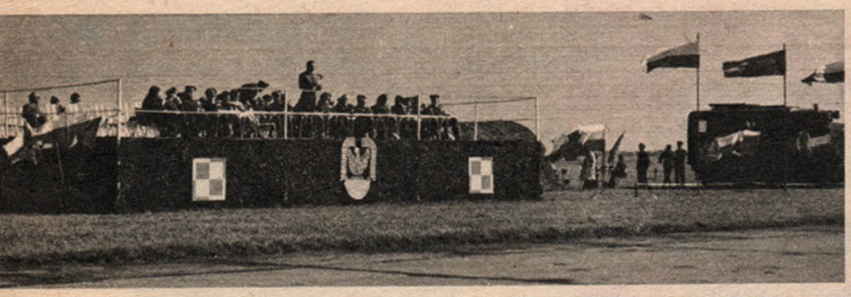
TYGODNIK • 28.09.1975

CENA 3 ZŁ

39
1264

SKRZYDLATA POLSKA



JUBILEUSZ DĘBLIŃSKIEJ WOSL

50-lecie powstania i 30-lecie działalności w Polsce Ludowej obchodzi we wrześniu br. Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego w Dęblinie. Kulminacyjnym punktem jubileuszowych uroczystości były imprezy zorganizowane w Szkole 14 bm. Na spotkaniu z przedstawicielami społeczeństwa ziemi lubelskiej dorobek Szkoły i zadania na przyszłość omówił jej komendant — gen. bryg. pil. dr Józef Kowalski. Z wielkim uznaniem zebranych spotkały się pokazy lotnicze. Na zdjęciu: Otwarcie uroczystości.

Zdjęcie: B. Koszewski

KONKURS

KONKURS AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO I „SKRZYDLATEJ POLSKI" NA WSPOMNIENIE LOTNICZE

Z okazji 50-lecia Aeroklubu Warszawskiego, przypadającego w 1977 r., AW i redakcja „Skrzydlatej Polski", przy współudziale Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Oddziału Warszawskiego Klubu Twórców Lotniczych i Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, ogłasza konkurs na wspomnienie lotnicze związane z działalnością AW w latach 1927–1977.

1

Wspomnienie lotnicze związane z działalnością Aeroklubu Warszawskiego (m.in. sport samolotowy, szybowcowy, spadochronowy, balonowy, modelarstwo lotnicze) powinno uwydatniać wartości ideowe, postawy, inicjatywy, prezentować wychowanie młodzieży lotniczej itp.

2

Za najlepsze wspomnienia przyznane zostaną nagrody w następującej wysokości:

I nagroda — 10 000 zł.
II nagroda — 7 000 zł.
III nagroda — 4 000 zł.
oraz trzy wyróżnienia — po 2000 zł.

3

W skład Jury konkursu wchodzą przedstawiciele: Zarządu Aeroklubu Warszawskiego, Redakcji „Skrzydlatej Polski", Klubu Publicystów Lotniczych SDP, Oddziału Warszawskiego Klubu Twórców Lotniczych i Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa. Jury wybiera spośród siebie przewodniczącego i sekretarza. Jury może nie przyznać którejś z nagród lub dokonać innego podziału nagród, w zależności od poziomu prac, nadesłanych na konkurs. Interpretacja niniejszego regulaminu należy wyłącznie do Jury.

4

Uczestnik konkursu może nadesłać nie więcej niż dwa wspomnienia, każde o objętości po 10–20 stron maszynopisu. Rozpatrywane będą wyłącznie prace oryginalne, nigdzie nie publikowane.

5

Wspomnienia konkursowe — w kopercie opatrzonej godłem, z załączoną oddzielnie kopertą z tymże godłem, zawierającą imię, nazwisko i adres autora — należy nadsyłać w dwóch egzemplarzach w terminie do 15 listopada 1975 roku (decyduje data stempla pocztowego) na adres: Redakcja „Skrzydlatej Polski", ul. Widok 8; 00–023 Warszawa (z dopiskiem „Konkurs AW").

6

Najlepsze prace zostaną wydane zbiorczo w formie książkowej. Prace opublikowane będą honorowane oddzielnie.

ZARZĄD AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO
REDAKCJA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Z LOTU PO KRAJU

NOWY MIEJSKI DWORZEC LOTNICZY I HOTEL LOTU W WARSZAWIE

W najbliższych miesiącach rozpocznie się w Warszawie budowę nowego miejskiego dworca lotniczego i 40-piętrowego (140 m wysokości) hotelu LOTU, które zostały zlokalizowane przy Alejach Jerozolimskich, dokładnie naprzeciw budowanego obecnie kolejowego Dworca Centralnego. Obiekty te, według koncepcji opracowanej przez głównego projektanta arch. **Tadeusza Stefańskiego,** będą południową częścią Zachodniego Centrum Warszawy. Projekt realizacyjny obiektu został niedawno zatwierdzony przez Naczelnego Architekta Warszawy.

MAKNE ZWYCIĘŻYŁ W ZAWODACH BALONOWYCH W CZĘSTOCHOWIE

W Częstochowie odbyły się zawody balonowe z udziałem czterech balonów, dwóch polskich i dwóch czechosłowackich, tych samych, które startowały na Święcie „Trybuny Ludu" w Warszawie. Start nastąpił na Promenadzie 30-lecia, gromadząc wielotysięczne tłumy widzów. Balony przeleciały ponad 30 km. Zwyciężył **Stefan Makne** na balonie „Stamil", przed Czechosłowakami — **Vratislavem Hlavatym** na balonie „Praha" i **Janą Vodsedalkovą** na balonie „Kotva", czwarty był **Józef Zych** na „Pollenie".

TYSIĘCZNY SKOK SPADOCHRONOWY J. BRZEŹNIAKA Z OSTROWA

Spadochroniarz Aeroklubu Ostrowskiego **Józef Brzeźniak** wykonał 5 września br. tysięczny skok spadochronowy. Nastąpił on z samolotu „Gawron" z wysokości 1000 m. Brzeźniak uprawia spadochroniarstwo od 1964 r. i jest wychowankiem znakomitego instruktora, rekordzisty Polski i świata Jerzego Kubaczewskiego. Gratulujemy.

30-LECIE AEROKLUBU SZCZECIŃSKIEGO

Aeroklub Szczeciński obchodzący w tym roku 30-lecie swej działalności liczy obecnie ponad 250 członków, z tego sekcja modelarska liczy 60 (300 w pozostałych modelarniach ASZ), szybowcowa — 100, samolotowa — 50, spadochronowa — 30, a akrobacji samolotowej — 15 członków. W okresie 30-lecia aeroklub wyszkolił około 20 tys. modelarzy. Na samolotach wylatano 14 467 godzin, a na szybowcach 19 827 godzin. Szybownicy zdobyli 9 odznak diamentowych, 18 złotych i 106 srebrnych. Aeroklub wyszkolił od podstaw 792 pilotów, spośród których wielu pracuje w lotnictwie cywilnym i wojskowym. Dumą szczecinian są mistrzowie akrobacji samolotowej — **Paweł Pawlak** i **Helmut Staś**. Pierwszym prezesem Aeroklubu Szczecińskiego był wojewoda **Jerzy Borkowicz**, obecnym prezesem — mgr inż. **Stefan Rokicki.**

ZDJĘCIA LOTNICZE W BADANIACH GEOGRAFICZNYCH

Fotografia lotnicza jest coraz częściej wykorzystywana w Polsce w badaniach geograficznych. Zdjęcia lotnicze umożliwiają m.in. śledzenie niedostrzegalnych z powierzchni ziemi zjawisk i form krajobrazowych, wykorzystywane są do badania dolin rzecznych i ich ewolucji (badania takie prowadzono m.in. w dolinie Wisły i Bugu). Przy ich pomocy śledzi się także przekształcenia linii brzegowej Bałtyku i jezior.

W SKRÓCIE

● **Spadochroniarze** Wojska Polskiego zdobyli złoty medal w wieloboju spadochronowym na VIII Spadochronowych Mistrzostwach Armii Zaprzyjaźnionych, które odbyły się we wrześniu w CSRS.

● **Pilot** Aeroklubu Szczecińskiego **Helmut Staś** zajął 5 miejsce w rozegranych w Zabreh (CSRS) międzynarodowych zawodach w akrobacji samolotowej.

● **Wytwórnia** Sprzętu Komunikacyjnego „PZL", w Świdniku, znana z produkcji śmigłowców i motocykli, eksportuje produkowane przez siebie szybowce SZD-30 „Pirat" do 14 krajów świata, m.in. do Hiszpanii, Nowej Zelandii, Szwecji, USA i ZSRR.

● **Piloci** Aeroklubu Huty Stalowa Wola współpracują z Muzeum Okręgowym w Rzeszowie, szukając w lotach archeologicznych śladów świadczących o ciągłości hutnictwa w okolicach Stalowej Woli.

● **We wrześniu** PLL LOT przeprowadzały w Warszawie i w Gdańsku niedzielne (15-minutowe) przeloty nad miastem.

● **Z 10-dniową** wizytą w Polsce przebywała we wrześniu grupa laureatów konkursów radiowych, organizowanych łącznie z LOTEM i Orbisem dla zagranicznych słuchaczy Polskiego Radia.

AKCJA „ZAGUBIONA KARTA"

Zaprzyjaźniony ze „Skrzydlatą Polską" tygodnik Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju „Wiraże" zainicjował niedawno bardzo pożyteczną akcję. Nazywa się „Zagubiona karta". Jej celem jest odnalezienie nie publikowanych utworów poetyckich powstałych w czasie II wojny światowej, a tworzonych przez polskich pilotów lub osoby obserwujące działania naszego lotnictwa na wszystkich frontach.

W wydanym niedawno przez PIW tomiku pt. „Poezja Polski Walczącej 1939–1945" nie ma wierszy lotniczych. I to jest właśnie ta zagubiona karta lotniczej muzy, której szukamy.

Włączając się do akcji „Wiraży" — zwracamy się do naszych Czytelników, posiadających nie publikowane dotąd nigdzie wojenne wiersze lotnicze, by wysyłali je na adres:

Tygodnik WL i WOPK „Wiraże"
60–967 Poznań 1
skr. poczt. 501

Prosimy o zapamiętanie hasła: „ZAGUBIONA KARTA".

NASZA OKŁADKA:

W Aeroklubie Łódzkim odbył się niedawno 3-tygodniowy samolotowy obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, przygotowujący kandydatów do dęblińskiej Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Fotoreportaż z obozu zamieszczamy na stronie 3.

Zdjęcie: B. KOSZEWSKI

W NASTĘPNYM NUMERZE:

● NA MIĘDZYNARODOWYCH SZLAKACH
● SZCZĘŚLIWA TRZYNASTKA
● WALCZĄ RAJDOWCY
● DOKĄD POLECĄ?
● ARKTYKA I KOSMOS
● 40 LAT DOŚWIADCZEŃ

NA HORYZONCIE

RZECZOWO – BEZ EMOCJI

W środowiskach lotniczych dyskutuje się ostatnio dużo o potrzebie reorganizacji Aeroklubu PRL. Wiele przemawia z pewnością — za, ale —. czy musi to być akurat reorganizacja, a może chodzi tylko o usprawnienie działalności stowarzyszenia?

Z dyskusji nad przyszłością Aeroklubu PRL wyłoniły się trzy koncepcje. Przytaczam je tu w dużym skrócie.

Koncepcja pierwsza — daleko idąca — zakłada szerokie usamodzielnienie aeroklubów, nadanie im osobowości prawnej, co umożliwiłoby klubom mocniejsze związanie się z własnym regionem, przy czym finansowanie aeroklubów przejęłyby urzędy wojewódzkie. Dotychczasowy Zarząd Główny APRL zastąpić by miała Rada Naczelna Aeroklubu PRL, pełniąca funkcje koordynatora w stosunku do aeroklubów. APRL, jako organizacja o przeważającej specyfice sportowej, byłby podporządkowany Głównemu Komitetowi Kultury Fizycznej i Turystyki, z zachowaniem przez inne resorty nadzoru w zakresie swych kompetencji. Zdaniem wnioskodawców, ten wariant umożliwiłby aeroklubom przynależność do Polskiej Federacji Sportu i rozwiązał trudności finansowe z wysyłaniem sportowców lotniczych na mistrzostwa i zawody za granicę.

Druga koncepcja, podobnie jak pierwsza, zakłada również nadzór nad Aeroklubem PRL jako organizacją sportową, przez GKKFiT włącznie z finansami, z zachowaniem jednak dotychczasowej struktury organizacyjnej APRL, przy szerokim usamodzielnieniu aeroklubów poprzez nadanie im osobowości prawnej i rozszerzenie kompetencji w zakresie działalności statutowej.

Trzecia wreszcie koncepcja zakłada maksymalne rozszerzenie kompetencji aeroklubów, jednak przy zachowaniu centralnego ich podporządkowania Biuru APRL (wraz z finansowaniem). Zakłada się i w tym wariancie osobowość prawną aeroklubów oraz przekształcenie Zarządu Głównego w Radę Naczelną, a zarządy klubów — w Rady oraz możliwość przynależności aktywnych klubów do federacji sportowej. W tej koncepcji jest jeden niebezpieczny punkt, zakładający przekazanie LOK-owi masowej działalności modelarskiej, a skupienie się APRL-u wyłącznie na wyczynie modelarskim.

Problematyce tej poświęcono m.in. wiele uwagi na posiedzeniu Zarządu Głównego APRL w dniu 11 września br. Uprzednio jednak rozesłano do aeroklubów ankietę na ten temat, jako że nic o terenie — bez terenu. I co się okazało? Z nadesłanych do ZG odpowiedzi wynikało, że 90 procent aeroklubów regionalnych nie przejawiło większego zainteresowania reorganizacją APRL. Jest to oczywista nieprawda, ponieważ właśnie w aeroklubach najwięcej się na ten temat dyskutuje. Przyznać też trzeba, że lato i pełnia sezonu lotniczego nie były najbardziej stosowną porą na tego rodzaju ankiety.

Co dalej? Zarząd Główny podszedł w toku obrad do omawianego tu problemu z należną uwagą. Słusznie ustalono, że reorganizacja czy usprawnienie działalności musi wynikać z potrzeb i możliwości stowarzyszenia, z jego planu 5-letniego (1976—1980), który — przyjęty na X Krajowym Zjeździe APRL w 1974 r. — nie doczekał się dotychczas akceptacji. Trzeba go przejrzeć, ustalić nowe zadania i dopiero w oparciu o nie podjąć koncepcję usprawnienia pracy całego stowarzyszenia. Rzeczowo — bez emocji.

Jedno chyba tylko nie ulega wątpliwości — nie należy odrywać Aeroklubu PRL od resortu komunikacji, co wcale nie przeczy zacieśnieniu współpracy z GKKFiT i umożliwieniu aeroklubom przynależności do Polskiej Federacji Sportu. A może by tak powołać u nas federacje poszczególnych dyscyplin sportu lotniczego: Szybowcową, Spadochronową i inne; niechby one, wzorem innych dyscyplin sportowych, były członkami Polskiej Federacji Sportu?!

Ikarus

LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE

Zdjęcia: B. KOSZEWSKI

Szczęśliwcy, którzy zdali egzamin wstępny do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie, skierowani zostali na szkolenie samolotowe Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Samolotowe obozy LPW odbyły się w sierpniu i wrześniu w trzech aeroklubach: Podkarpackim w Krośnie, Białostockim i Łódzkim. W czasie 3-tygodniowego kursu młodzi kandydaci na oficerów pilotów-inżynierów przeszli szkolenie na samolotach „Bies" oraz wykonali po 3 skoki spadochronowe

Na początku września nasz fotoreporter **Bernard KOSZEWSKI** odwiedził jeden z obozów LPW w Aeroklubie Łódzkim, skąd przywiózł prezentowany na tej stronie fotoreportaż.
Teraz junacy LPW są już w murach dęblińskiej uczelni, przywdziali stalowe mundury podchorążych-studentów i z nowym rokiem akademickim rozpoczną swój wojskowy start w służbie polskich skrzydeł.
Życzymy im powodzenia!

Polskie samoloty za Atlantykiem i polskie placówki tamże — to najlepsze wizytówki nowej, prężnej ekonomicznie Polski. Na zdjęciu samolot Il-62 „Tadeusz Kościuszko" na kontynencie amerykańskim.

MIĘDZY VI A VII ZJAZDEM PARTII

SKOK PRZEZ ATLANTYK

„O ile dziś jeszcze nie sposób jest określić, w jakim kierunku najpierw pójdzie ekspansja polskiego lotnictwa komunikacyjnego, to w każdym razie jako jeden z pierwszych planów wysuwa się sprawa połączenia z większymi skupiskami polskiej emigracji".

Tak pisała „Skrzydlata Polska" w 1938 roku. Była to wszakże myśl wyrażona na marginesie bardzo głośnego wówczas wydarzenia: 5 czerwca wylądował na warszawskim lotnisku jeden z polskich samolotów zakupionych w Stanach Zjednoczonych, a mianowicie Lockheed-14 — z polską załogą i dyrektorem PLL LOT na pokładzie. Samolot przybył z Los Angeles via Mexico City, Lima, Santiago, Buenos Aires, Dakar i Casablankę, pokonując — w czasie 85 godzin — trasę długości 24 850 km z przeciętną prędkością 292 km/h. Była to więc sensacja z wielu względów, wśród których największej dopatrywano się w perspektywie otwarcia linii lotniczej łączącej Polskę z kontynentem amerykańskim, co przy pomyślnym obrocie sprawy miało nastąpić w 1940 roku. Wtedy weszlibyśmy na atlantycki szlak lotniczy jako jedni z pierwszych. Ale jako się rzekło: przy pomyślnym obrocie sprawy. Tymczasem katastrofa wrześniowa sprawiła, że sprawa przybrała obrót bardziej niż niepomyślny.

Medal pamiątkowy wybity z okazji pierwszego przelotu przez Atlantyk samolotu PLL LOT.

Jednakże myśl, rzucona jeszcze w 1938 roku, wciąż żyła, bo Stany Zjednoczone nadal pozostały rejonem największych skupisk polonijnych, a samo np. Chicago — co do liczby zamieszkujących tam Polaków — nie przestało być drugim na świecie (po Warszawie) miastem „polskim".

Gdy więc przed polskim lotnictwem komunikacyjnym zaczęła się realnie rysować perspektywa zakupu transkontynentalnych samolotów typu Il-62, Polskie Linie Lotnicze LOT zaczęły przede wszystkim myśleć o otwarciu linii atlantyckiej. Logiczne. Przymierzano się przy tym do Nowego Jorku, Chicago oraz Montrealu w Kanadzie.

Sprawa okazała się jednak nie tak prosta, jak można byłoby się tego spodziewać, operując tak przecież istotnym argumentem, jaki dawało nam do ręki wielomilionowe zaplecze w postaci Polonii amerykańskiej czy kanadyjskiej.

Niestety — na szlakach atlantyckich zrobiło się już w tym okresie bardzo ciasno i niewiele liczyły się argumenty oparte na przesłankach i prawach moralnych. Przeto, powiedzmy sobie szczerze, weszliśmy na szlak atlantycki z trudnem i — jak na razie — tylko do Nowego Jorku. Najważniejsze jednak, że weszliśmy, bo to oznacza, że znaleźliśmy się od razu w naprawdę doborowym gronie ponad dwudziestu renomowanych przewoźników lotniczych operujących na szlaku północno-atlantyckim.

Pierwszy, techniczny lot odbył się w dniach 27–29 kwietnia 1972 roku. Samolot SP-LAA „Mikołaj Kopernik" pokonał wtedy, w czasie 20 godzin i 13 minut trasę Warszawa–Gander–Chicago–Toronto–Warszawa. Potem przyszły loty czarterowe do USA i Kanady z lądowaniami w Chicago, Bostonie, Nowym Jorku, Toronto i Montrealu. Do końca 1972 roku w lotach tych przewieziono ogółem 2 200 pasażerów.

Dniem najdonioślejszym dla PLL LOT na tej trasie był 16 kwietnia 1973 roku: na trasę do Nowego Jorku wystartował Il-62 już jako samolot linii regularnej. Zaczęło się od dwóch lotów tygodniowo. W roku 1974 ich liczba wzrosła do trzech, a w roku bieżącym — do czterech.

Zważywszy, że ten nasz skok przez Atlantyk zbiegł się praktycznie z początkiem kryzysu paliwowego, radzimy sobie na tej trasie dobrze. W roku 1973 przewieźliśmy ponad 21 tysięcy, a w roku 1974 ponad 35 tysięcy pasażerów. Jednakże nie jest to jeszcze bynajmniej szczyt naszych możliwości. Świadczy o tym m.in. chociażby fakt, że przeciętna wykorzystania miejsc w naszych samolotach jest, w porównaniu z innymi, stosunkowo wysoka. Ale bo też i nasza linia zyskała sobie z miejsca dwie bardzo sympatyczne nazwy. Zwie się ją, zwłaszcza w środowiskach polonijnych, linią etniczną lub po prostu „Family Line", czyli linią rodzinną. Latają zaś na niej, oczywiście, nie tylko „poloniści" co z kolei oznacza, iż z miejsca wyrobiliśmy sobie taką renomę, że możemy śmiało stawać w szranki z towarzystwami na tej trasie bardziej zakorzenionymi. Tak — słowo „zakorzenionymi" wydaje się tu bardzo stosowne, bo pozwala się m. in. domyślić, że współzawodnictwo z nimi jest bardzo trudne. Dla przykładu: TWA przewiozła w ubiegłym roku przez Atlantyk ponad półtora miliona pasażerów, zaś PAN-AM — 1 389 tys.; TWA wykonywała przeciętnie 25,5 lotów dziennie, PAN-AM — 21,4, my zaś — 0,5 lotu dziennie. Ba — mielibyśmy pod tym względem sporo do odrobienia nawet w stosunku do „Finnair", na którą przypada już 1,2 lotu dziennie; chociaż pasażerów my przewozimy już o kilka tysięcy więcej.

Wierzymy jednak, że są to wciąż tylko nasze pierwsze kroki, których doniosłość polega przede wszystkim na tym, że mamy już ten własny, polski most przez Atlantyk. co nie jest także bez znaczenia dla pomnażania doświadczeń niezbędnych na tego rodzaju trasach niezależnie od ich kierunku.

I jest wreszcie jeszcze jeden, bardzo istotny aspekt sprawy. Polskie samoloty za Atlantykiem i polskie placówki tamże — to najlepsze wizytówki nowej, prężnej ekonomicznie i politycznie Polski, to doskonała forma podnoszenia jej prestiżu i autorytetu na kontynencie amerykańskim. Bo jak pisał w lipcu 1973 r. jeden z naszych korespondentów z Nowego Jorku, „uruchomienie bezpośredniej komunikacji lotniczej między Warszawą, a Nowym Jorkiem oraz związane z tym otwarcie biur LOTU w Nowym Jorku i Chicago stanowiło pewnego rodzaju precedens, a nawet sensację. Stanowiło ponadto okazję do twierdzeń, że jesteśmy krajem, który musiał daleko już zawędrować w swym rozwoju, skoro pokusił się na otwarcie własnej linii lotniczej na drugą półkulę".

A tego rodzaju opinie, zwłaszcza tam — na drugiej półkuli, bardzo się liczą. Jeden polski transkontynentalny „Kopernik", czy „Kościuszko" na nowojorskim lotnisku potrafi — jak to ktoś oryginalnie określił — zdziałać więcej w psychice tamtejszego społeczeństwa, niż całe tony świątków, krakowskich lalek czy kilkadziesiąt występów estradowych Wagabundy z niezawodnym Kierdziołkiem na czele. Bo ludowość ludowością, sztuka sztuką, lecz we współczesnych rozwiniętych cywilizacjach przemysłowych technikę ceni się najwyżej.

WIKTOR WIONCZEK

Z ALBUMU WSPOMNIEŃ

z rektorem Akademii Rolniczej w Warszawie prof. dr. hab. inż. ZBIGNIEWEM MUSZYŃSKIM

Zdjęcie: P.E.

Wielokrotnie już oświadczałem, że nie jestem historykiem. A jednak od czasu do czasu przekazuję Czytelnikom spostrzeżenia, uwagi, notatki związane z historią lotnictwa polskiego. Proszę sobie wyobrazić zwykły, ale pogodny dzień wrześniowy w Warszawie roku 1975. Znajduję się w budynku Akademii Rolniczej przy ulicy Rakowieckiej. Zaplecze zespołu zabudowań uczelni niemal dotyka dawnego Pola Mokotowskiego, a dokładniej hangarów „Eskadry Sztabowej", z zawsze jakby wygrzewającymi się na trawie samolotami łącznikowymi R-XIII. Tuż obok mieści się Aeroklub Warszawski, przeniesiony obecnie z przeciwnej strony lotniska od ulicy Wawelskiej. Wystarczy przejść trochę poboczem obok dwumiejscowej „Mewy" Kocjana, pewnie przygotowanej do kolejnych prób w locie, aby minąć „Smyka", jasnokremowej barwy motoszybowiec na cienkich, pająkowatych — ale chowanych w locie nóżkach, aby znaleźć się od razu wśród maleńkich RWD-5, dostojnych i zgrabnych RWD-13, nowej RWD-21 i wyciąganych akurat z hangaru miniaturowych RWD-10. Na małym asfaltowym wybiegu przedhangarowym do akrobacyjnego RWD-10 siada pilot w prawdziwym lotniczym skórzanym płaszczu-kurtce, w pilotce i okularach. Słyszysz tylko potężniejący ryk silnika. Odskakuje od maszyny mechanik, oczywiście pan Chądzyński i już „erwuda" w powietrzu. Nie wznosi się jeszcze. Pędzi tuż nad ziemią, a po chwili lekko, z akcentami, pewnie przewraca się na plecy i dopiero wówczas rozpoczyna diabelnie stromy lot wznoszący. Patrzysz i oczom nie wierzysz. Ba, ale to poleciał inż. Witold Rychter, as nad asy...

No proszę, wystarczy, że człowiek tylko przechodzi obok dawnego Pola Mokotowskiego, a wspomnienia same cisną się pod pióro. Nie ma, proszę państwa, śladu z Pola Mokotowskiego mej młodości. Będzie jednak ślad ten zachowany, gdy powstanie tu — jak pragną tego seniorzy lotnictwa skupieni przy Aeroklubie PRL — Dom Lotnika i ośrodek modelarski. Znajdzie się tutaj zapewne wszystko co związane jest z lotniczą przeszłością Pola Mokotowskiego. Wspomniałem o Aeroklubie Warszawskim. Niedawno ogłoszono wspólnie z naszą redakcją konkurs na wspomnienia lotnicze, bo przecież we wrześniu mija trzydzieści lat powojennej działalności stołecznego klubu. Jak ten czas leci. Za kilka lat obecna siedziba AW na Gocławiu będzie na pewno wspominana z rozrzewnieniem przez starych, byłych sportowców lotniczych i opisywana uczenie przez młodych historyków.

Znajduję się, powtarzam to dla porządku jeszcze raz — w Akademii Rolniczej w Warszawie. Siedzę oto w pięknym, stylowym gabinecie Jego Magnificencji Rektora Akademii Rolniczej prof. dr. hab. inż. Zbigniewa Muszyńskiego i przeglądam zdjęcia, rysunki, pożółkłe nieco i niebieskie, prawie jak nowe światłokopie, plany szybowców.

— Panie Rektorze — pytam trochę nieśmiało — czy mogę prosić o wyjaśnienie, co to są za zbiory?

— Jest to część moich pamiątek z okresu, kiedy bardzo intensywnie zajmowałem się lotnictwem. Oto zdjęcie wodnosamolotu firmy Schreck, a to samoloty turystyczne RWD-5, dalej silnik gwiazdowy Wright 360 KM, a tutaj komunikacyjny Lublin R.XVI. Piękna maszyna. Może dlatego, że była w niej zawarta cząstka mojej pracy. A może to tylko sprawa sentymentu i wspomnień młodości.

— Wiem tylko, że niedawno jeszcze latał Pan jako pilot samolotowy w Aeroklubie Warszawskim...

— Jest pan, redaktorze, bardzo uprzejmy, ale od tego czasu minęły już prawie 23 lata. Mogę tylko dodać, że gdyby nie kłopoty ze zdrowiem, rozmawiałby pan dzisiaj z czynnym członkiem AW, latającym na „Biesach", Jakach i Zlinach oraz innych samolotach, a nie tylko na Po-2. Ba, ale czy istnieje w ogóle lepszy samolot od Po-2!?

— Wielu pilotów podziela Pańską opinię. Ale czy tylko samoloty Pana interesowały?

— Jestem, jak to się mawia, lotnikiem z krwi i kości. Zaczynałem przecież w latach dwudziestych od budowy modeli latających...

— Pan Rektor pozwoli, że podkreślę szczególnie słowa tej wypowiedzi, bo godny to przykład szczerości i sądząc po tonie głosu — swoistej dumy.

— Zawsze ceniłem i cenię modelarstwo lotnicze. Nieraz zazdroszczę młodym konstruktorom modeli latających, że dysponują obecnie wspaniałymi możliwościami organizacyjnymi, materiałami, narzędziami, silnikami o jakich niegdyś w ogóle marzyć nie mogliśmy w latach pionierskich. Nie wspominam również o pracach amatorskich, których smak poznałem przed laty.

— Czy mam się domyślić, że Pan Profesor też próbował zbudować prawdziwy statek powietrzny?

— Projektowałem i budowałem. W latach 1928—1930 zbudowałem szybowiec szkolny. Pokażę go panu na zdjęciu. Potem w Wieliczce wespół z kolegami zbudowaliśmy szybowiec kabinkowy upodobniony nieco do „Komara". Zdjęcie szybowca zachowało się. Projektowałem szereg szybowców, również wyczynowe. Miałem także dobry projekt, moim zdaniem, małego samolotu jednomiejscowego o układzie „parasol" z silnikiem gwiazdowym, modnym wówczas „Anzani". Samolot projektowaliśmy w Krakowie, a wzorem dla nas był płatowiec braci Działowskich. Szybowiec mój, mogę się pochwalić, odbył pierwsze „szury" na otwartym świeżo lotnisku cywilnym w Nowym Targu. W roku 1930 dla LOPP w Krakowie zaprojektowałem szybowiec wyczynowy o dość, jak na to patrzę z dzisiejszej perspektywy, nowoczesnym rozwiązaniu poszczególnych podzespołów. Projekt nie został jednak zrealizowany z powodu braku środków materialnych, mimo dobrych intencji LOPP.

— Czy zainteresowania konstruktorskie łączył Pan z praktycznym lataniem?

— Oczywiście. Jestem pilotem szybowcowym i samolotowym. Czar latania poznałem na samolotach typu „Hanriot" oraz „Morane". Po wojnie latałem, przechodząc doskonalący kurs pilotażu w Ligotce oraz w Aeroklubie Bielsko-Bialskim, zaś w Aeroklubie Warszawskim już jako „oldboy"... W tym ostatnim wykonałem łącznie około 130 lotów.

— Przed 1939 rokiem lotnictwo traktował Pan Profesor wyłącznie jako hobby?

— Pasja moja doprowadziła do ukończenia studiów technicznych i w konsekwencji do pracy w przemyśle lotniczym. Pracowałem w zakładach Plage-Laśkiewicz w Lublinie. Byłem pracownikiem biura konstrukcyjnego, którym kierował powszechnie znany i ceniony inż. Jerzy Rudlicki. W okresie mej pracy w Lublinie projektowałem m. in. łoża silnikowe do R-XIII w kilku wersjach, do R-XVI wyposażenie wnętrza, a do wodnosamolotu R-XX wyposażenie kabiny pilota. Samolot R-XVI w wersji sanitarnej uzyskał w swoim czasie wyróżnienie na międzynarodowej wystawie w Madrycie. W roku 1933 nastąpił kryzys w przemyśle lotniczym. Nam powiedziano otwarcie: szukajcie sobie panowie innej pracy, zamówienia się kończą. Zespół nasz rozproszył się. Przeszedłem wówczas do Starachowic, do przemysłu metalurgicznego. Ale wróciłem później do lotnictwa. Mianowicie do warszawskich zakładów PZL, gdzie pracowałem również jako konstruktor oprzyrządowania seryjnej produkcji „Łosia", „Karasia", „Suma" i „Jastrzębia".

— A w Akademii Rolniczej?

— Od sześciu lat pełnię tutaj funkcję rektora. Nie jestem jednak zawodowym rolnikiem, jakby ktoś mógł przypuszczać, a technikiem. Utechniczniam zatem w pewnym stopniu rolnictwo. W pracy tej niewątpliwie pomagały mi i pomagają doświadczenia wyniesione z wszechstronnego przecież przemysłu lotniczego. Zamiłowanie do rolnictwa wyniosłem z domu rodzicielskiego. Pochodzę z ziemi sądeckiej, urodziłem się we wsi Dominikowice pod Gorlicami.

Ale chciałbym jeszcze coś dodać do lotniczych wspomnień. Muszę panu powiedzieć, że pewien okres, tuż po wojnie, spędziłem w Bielsku-Białej, kiedy to powstawało nasze szybownictwo, którego nieprzeciętnymi twórcami byli tacy ludzie jak Rudolf Weigl, Włodzimierz Humen, Władysław Nowakowski i Władysław Janica. Nie wiem czy młode pokolenie lotników zdaje sobie w pełni sprawę, że to co zrobiono u nas w Polsce w zakresie szybownictwa jest niewiarygodnym wprost sukcesem, bez precedensu w skali światowej. Myślę, panie redaktorze, iż za mało się o tym mówi i pisze. Wybaczy pan, że tym razem ja zadam pytanie — kiedy ukaże się u nas obszerna, udokumentowana historia lotnictwa polskiego?

— Muszę się przyznać, że nie potrafię dać zbyt dokładnej odpowiedzi. Ukazało się wiele prac: Koniecznego, Banaszczyka, Kolińskiego, Glassa, Morgały i innych...

— Wiem o tym, są to bardzo ważne, ale ciągle jednak przyczynki do historii. Mnie chodzi o całościowe ujęcie tematu, chociaż zdaję sobie sprawę, że nie da się od razu zbudować wielkiej księgi sławy polskich skrzydeł, a trzeba systematycznie, cegiełka po cegiełce zbierać materiał, aż budowla będzie gotowa. Musicie tylko się spieszyć, bo z roku na rok coraz mniej jest tych co jeszcze pamiętają pewne fakty historyczne. Nie wspominam tu o oryginalnych pamiątkach, ciągle poszukiwanych. Warto wszystko to jakoś scalić. Wydaje się, że w tym zakresie ogromne pole do popisu ma również tygodnik, który pan reprezentuje. Nie pozwólcie, aby z historii naszego lotnictwa nawet cząstka prawdziwych faktów została zagubiona. Myślę nie tylko o historii lotnictwa dwudziestolecia międzywojennego, ale również, zwłaszcza początków, trzydziestolecia w Polsce Ludowej.

— Apel Pana Rektora nie powinien pozostać bez echa. Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał: PAWEŁ ELSZTEIN

Szybowiec z lat 30-tych konstrukcji Z. Muszyńskiego. Zdjęcie ze zbiorów Z.M.

„JANTARY" I „COBRY" NA WĘGIERSKIM NIEBIE

Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych stały się dobrą tradycją i ważnym wydarzeniem w kalendarzu startów najlepszych pilotów naszego obozu. Gospodarzem tegorocznych zawodów, które odbyły się na przełomie lipca i sierpnia, były Węgry. Na lotnisko w Pér, odległe o 14 km na wschód od Györ, przybyły ekipy Czechosłowacji, Kuby, NRD, Polski, Związku Radzieckiego i oczywiście gospodarzy. W klasie kobiet startowało 11 szybowniczek, w klasie otwartej — 14 pilotów i w klasie standard — 15 zawodników. Łącznie więc pod niebem Węgier latało 40 szybowców następujących typów: „Jantar-1", „Jantar Standard", „Cobra-15", „Foka-5", ASW-15, „Cirrus St.", „Cirrus-17" i Kestrel. Autorem relacji z tych zawodów jest kierownik ekipy polskiej, STANISŁAW KOLASA. (red.)

Pierwszą konkurencję udało się rozegrać dopiero 22 lipca. Dla klasy otwartej był to trójkąt 200 km, a dla klasy standard i kobiet — **2 razy trójkąt 100,5 km.** W klasie otwartej wygrał **Hahner** (Węgry) 1000 pkt., przed **Matouskiem** i **Satnym** (obaj CSRS). Dwa następne miejsca zajęli nasi reprezentanci: **Marek Małolepszy** (940 pkt.) i **Stanisław Wujczak** (939 pkt.). Wśród kobiet najlepiej wystartowała **J. Paluskova** (CSRS) — 1000 pkt., która jednak tylko o 3 punkty wyprzedziła **M. Warstat** (NRD). Następne były: 3. **M. Bolla** (Węgry) — 821 pkt., 4. **H. Rynkiewicz** (Polska) — 821 pkt., 5. **H. Badura** (Polska) — 435 pkt. Według nieoficjalnych wyników wygrała **Hanna Badura**, jednak ze względu na niewykonanie zdjęcia na punkcie zwrotnym, nie uznano jej tej konkurencji za prędkościową, a jedynie za odległościową.

W klasie standard wygrał Polak, **Jan Madejczyk** — 1000 pkt., przed **Burmeisterem** (NRD) — 949 pkt. i **Vassem** (Węgry) — 943 pkt. Drugi nasz reprezentant **Edward Popiołek** zajął 12 miejsce, bowiem w drugim oblocie trójkąta lądował 8 km przed taśmą. Drużynowo wygrała **Czechosłowacja** przed **Polską.** W tym dniu średnie wznoszenia wynosiły od 1 do 1,5 m/s a podstawa chmur 1100—1200 m.

W dniu następnym warunki były znacznie lepsze: podstawa 1000—1400 m, wznoszenia od 1—2 m/s do 4—5 m/s, wiatr z kierunku północnego. Klasa otwarta poleciała na **trójkąt 322 km.** Podczas wykonywania zdjęcia przed startem lotnym **M. Małolepszemu** odpadła kabina „Jantara". Pożyczona od zawodników NRD kabina do „Jantara" nie pasowała. Dopiero po południu udało się naszym mechanikom odnaleźć ramkę kabiny wraz z aparatami. Dzięki uprzejmości gospodarzy, nasi mechanicy przez noc dorobili z dwóch kabin szybowca „Sate" nową kabinę dla „Jantara". W tej konkurencji **Wujczak** poleciał sam i uzyskał piąty czas dnia. Wygrał **Satny** (CSRS) przed **Szentvolgyim** (Węgry) i **Matouskiem** (CSRS). W klasie kobiet i standard zadaniem był **trójkąt 209 km.** Wyniki: 1. **Bolla** (Węgry) — 1000 pkt.; 5. **Rynkiewicz** (Polska) — 882 pkt., 6. **Badura** (Polska) — 864 pkt. Klasa standard: 1. **Vass** (Węgry) — 1000 pkt., 2. **Wala** (CSRS) — 991 pkt., 3. **Vavra** (CSRS) — 989 pkt. 9. **Madejczyk** (Polska) — 903 pkt., 10. **Popiołek** (Polska) — 843 pkt. Konkurencję ukończyli wszyscy zawodnicy. Prędkość zwycięzcy — 79,41 km/h. Po dwóch konkurencjach w klasie standard prowadził **Vass** (Węgry), przed **Madejczykiem** (Polska).

24 lipca dla klasy otwartej wyznaczono **docel—powrót 377 km.** Warunki meteo: zachmurzenie 3—4/8 Cu, podstawa 1200 —1300 m, wznoszenie 1—2 m/s, wiatr słaby, południowy. Wygrał **Satny** (CSRS) — 75,71 km/h i 1000 pkt. Trzeci był **Wujczak** — 955 pkt., a piąty — **Małolepszy** — 906 pkt. Klasa kobiet i standard poleciały na **trójkąt 322 km.** Cztery pierwsze miejsca zajęły ex aequo: **Rynkiewicz** i **Badura** (Polska), **Bolla** (Węgry) oraz **Warstat** (NRD). Wskutek wczesnego zaniku wznoszeń wszyscy lądowali jednak w terenie przygodnym. W klasie standard najdalej zaleciał niespodziewanie **Martinez** z Kuby. Drugi był jednak **Popiołek**, ale dopiero dwunasty **Madejczyk**, który trafił na kryzys południowy i wylądował stosunkowo szybko w terenie. Wobec lądowania wszystkich szybowców w terenie przygodnym, dwa następne dni były nielotne.

Czwartą konkurencję rozegrano 27 lipca przy warunkach: zachmurzeniu 2—3/8 Cu, podstawie 800—1200 m, wietrze 3—4 m/s i średnich wznoszeniach 2 m/s. Zadaniem dnia dla klasy otwartej był **docel—powrót 522 km.** Wygrał **Matousek** (CSRS), który przeleciał 512,5 km. **Wujczak** i **Małolepszy** bardzo ładnie współpracując w powietrzu przelecieli po 465,5 km i zdobyli po 901 pkt., zajmując 8—9 miejsca. Dla klasy kobiet i standard zadaniem dnia był **trójkąt 205 km.** W słabych i szybko zanikających warunkach wśród pań wygrała **Paluskova** (CSRS) — 78,91 km/h — 1000 pkt., przed **Rynkiewicz** (Polska) — 920 pkt. **Badura** zajęła 6 miejsce, uzyskując 761 pkt. Wyniki klasy standard: 1. **Wala** (CSRS) — 1000 pkt., 2. **Vavra** (CSRS) — 984 pkt., 3. **Madejczyk** (Polska) — 823 pkt., 4. **Popiołek** (Polska) — 813 pkt. Te dwie pary pilotów zaprezentowały bardzo dobry lot zespołowy.

Piątą konkurencję rozegrano dwa dni później. Warunki: 2/8 Cu, podstawa 1300—1500 m, wiatr zachodni, wznoszenia 2—3 m/s. Dla klasy otwartej wyznaczono **docel—powrót 531 km.** Wszyscy zawodnicy lądowali jednak w terenie. Po bardzo ładnym locie zespołowym wygrali nasi piloci **Małolepszy** i **Wujczak,** lądując na 466 km i zdobywając po 1000 pkt. Klasa kobiet i standard poleciała na trasę **trójkąta 318 km.** Wszystkie szybowce lądowały jednak w terenie. Niestety, najwcześniej dokonały tego nasze pilotki, którym bryza tłumiła termikę, gdy były nisko. Zajęły w konkurencji dwa ostatnie miejsca i po pięciu konkurencjach spadły — **Rynkiewicz** na 7 miejsce i **Badura** na 10 miejsce. W klasie standard udany był natomiast lot zespołowy **Popiołka i Madejczyka,** którzy zajęli dwa pierwsze miejsca.

30 lipca warunki pogodowe były następujące: zachmurzenie 2—3/8 Cu, podstawa 1300 m, wznoszenia do 3 m/s, wiatr północno-zachodni. W klasie otwartej, której wyznaczono **trójkąt 209 km,** znów triumfowała para CSRS, **Matousek—Satny,** przed parą polską **Wujczak—Małolepszy.** Podobne zadanie jak w klasie otwartej wyznaczono pozostałym dwom klasom. Wśród kobiet wygrała **Paluskova** (CSRS). Czwarta była **Badura,** a szósta **Rynkiewicz.** W klasie standard wygrał nasz pilot **Popiołek. Madejczyk** był dziewiąty. Zespołowo VI konkurencję wygrała **Polska.**

1 sierpnia powitał nas przelotnym deszczem, dużym zachmurzeniem oraz bardzo trudnymi warunkami. Zadaniem dnia dla wszystkich klas był **trójkąt 100,5 km.** W klasie otwartej wszyscy zawodnicy po pierwszym oblocie startowali jeszcze raz. Wygrał **Matousek** (CSRS). Dwa następne miejsca zajęli reprezentanci gospodarzy: **Gonczi** i **Hahner.** Czwarty był **Wujczak,** a szósty **Małolepszy.** Wśród kobiet wygrała **Rynkiewicz,** która jako jedyna zdołała powtórnie wystartować. Druga była **Warstat** (NRD), a trzecia **Badura** (Polska). W klasie standard **Madejczyk** był piąty, a **Popiołek** — siódmy. Ostatnią, siódmą konkurencję zespołowo wygrała **Polska.** Wyniki ostateczne zawodów podaję oddzielnie.

Zawody miały dwa etapy pogodowe: pierwszy — bardzo słabej i zmieniającej się pogody, z bardzo słabymi widzialnościami. W tym czasie zawodnicy mieli pewne trudności, nawet nawigacyjne. W drugiej części panowała pogoda zmienna, z tym że dwie ostatnie konkurencje rozegrano podczas dobrej pogody.

Każdy z naszych reprezentantów wygrał co najmniej po jednej konkurencji, a **Rynkiewicz** i **Popiołek** nawet po dwie. Polscy piloci wylatali ponad 206 godzin. Organizator, szczególnie w klasie otwartej, planował za duże konkurencje, co kończyło się dużą liczbą lądowań w terenie. W konkurencjach tych, pomimo że na trasie nasi zawodnicy odrywali się od przodu i zdobywali przewagę, w końcówce przy zaniku warunków odległości nie były bardzo od siebie różne, szczególnie jeżeli chodzi o czołówkę. Gospodarze wystawili w każdej klasie po 2—3 re-

Monika Warstat (NRD), latając na „Jantarze-1", wygrała tegoroczne Zawody Szybowcowe Krajów Socjalistycznych w klasie kobiet.

Jindra Paluškova (CSRS) wywalczyła w Pér drugie miejsce.

Najlepszą z Polek była Halina Rynkiewicz, startująca także na „Jantarze-1". Wygrała dwie konkurencje i ostatecznie zajęła czwarte miejsce.

Zdjęcia: H. Kucharski (5) i B. Koszewski (1)

prezentantów. Bardzo wysoko należy ocenić współpracę w klasie otwartej pomiędzy **S. Wujczakiem** i **M. Małolepszym.** Również dobrze współpracowały obydwie pozostałe nasze pary. Należy zwrócić uwagę na wysoki poziom zawodników Czechosłowacji. **Matousek** i **Satny**, latają jednak ze sobą razem ponad 5 lat, a **Wala** i **Vavra** — 4 lata. Odnosi się wrażenie, że te dwie pary będą bardzo groźne. Latanie zespołowe mają naprawdę dopracowane. Zespół Polski oprócz pucharu za II miejsce w klasyfikacji zespołowej otrzymał specjalne wyróżnienie od organizatora, jako najbardziej zgrana ekipa mistrzostw. We wszystkich ekipach startowali reprezentanci na szybowcowe mistrzostwa świata w Finlandii.

Podczas zawodów odbyło się spotkanie kierowników ekip z kierownictwem węgierskiego lotnictwa sportowego. Proponowano, aby w 1977 r. Polska zorganizowała I Szybowcowe Mistrzostwa Świata Kobiet, zgłaszając je w br. do Komisji Szybowcowej FAI. Równocześnie Węgry zgłaszają swój akces na organizację II Szybowcowych Mistrzostw Świata Kobiet. Ponadto — aby we własnych mistrzostwach świata kobiety startowały na szybowcach klasy standard, jako bardziej dostępnych dla szerszego grona latających pań. W ślad za tym proponowano organizatorom przyszłorocznych zawodów państw socjalistycznych wprowadzenie dla kobiet szybowców klasy standard. Węgrzy poddali pod dyskusję możliwość organizowania szybowcowych mistrzostw Europy, proponując rozgrywanie tej imprezy na przemian z mistrzostwami świata.

Osobiście przedstawiłem pogląd, że zgłoszenie obecnie organizowania mistrzostw świata kobiet i mistrzostw Europy nie przyniesie korzyści, a przeciwnie — wobec rosnących kosztów imprez będzie trudne do przeprowadzenia i może jedynie zaszkodzić sprawie mistrzostw kobiet.

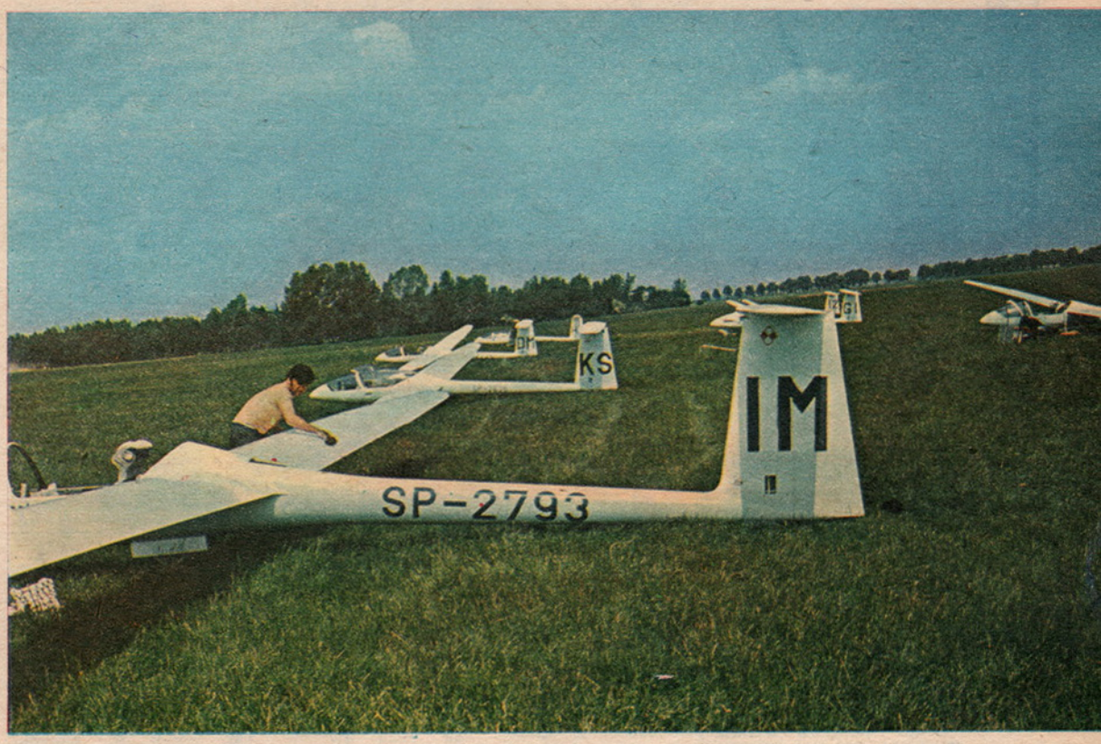
Organizatorzy zwracali się, aby wszystkie państwa socjalistyczne przysyłały pełne ekipy na tę imprezę, co zapewni jej wysoki poziom sportowy. W br. pomimo zaproszenia nie przyjechali Rumuni i Bułgarzy.

W zawodach startowało 2 pilotów z Kuby. Zwracali się oni z prośbą o pomoc w organizowaniu kubańskiego szybownictwa, na razie poprzez zapraszanie ich na nasze imprezy, aby mogli się nauczyć z czasem organizowania zawodów szybowcowych u siebie. Kuba ma bardzo ciekawe warunki termiczne — podstawy około 3 000—4 000 m i wznoszenia 10—15 m/s.

Na zakończenie pragnę wyrazić podziękowanie wszystkim członkom ekipy za wspaniałą atmosferę i sportową postawę, co dobrze świadczyło o polskim szybownictwie. Pragnę również złożyć słowa uznania dla organizatorów zawodów za serdeczne wyrazy sympatii i konkretnej pomocy, udzielanej na każdym kroku ekipie polskiej.

STANISŁAW KOLASA

Stanisław Wujczak, zajmując trzecie miejsce w klasie otwartej, jako jedyny z naszych reprezentantów stanął na podium zwycięzców w klasyfikacji indywidualnej.



ZAWODY SZYBOWCOWE KRAJOW SOCJALISTYCZNYCH

Pér (Węgry) ● 20 lipca — 3 sierpnia 1975

KLASA OTWARTA

Miejsce	zawodnik (kraj)	Szybowiec	Punkty
1.	Matousek (CSRS)	Kestrel	6 885
2	Hahner (Węgry I)	„Janta-1"	6 594
3	**Wujczak (Polska)**	**„Jantar-1"**	**6 563**
4	Szentvolgyi (Węgry I)	„Jantar-1"	6-191
5	Gonczi (Węgry II)	„Jantar-1"	5 970
6	Satny (CSRS)	Kestrel	5 940
7	Kassai (Węgry II)	„Jantar-1"	5 848
8	**Małolepszy (Polska)**	**„Jantar-1"**	**5 487**
9	Grossehelweg (NRD)	„Cobra-15"	4 438
10	Szejer (Węgry III)	„Cirrus"	4 351
11	Simo (Węgry III)	„Cirrus"	4 345
12	Klose (NRD)	„Cobra-15"	4 013
13	Csonka (Węgry III)	„Cirrus"	3 734
14	Kosztka (Węgry III)	„Cirrus"	3 616

KLASA KOBIET

1	Warstat (NRD)	„Jantar-1"	6 575
2	Paluskova (CSRS)	Kestrel	6 510
3	Bolla (Węgry I)	„Jantar-1"	6 229
4	**Rynkiewicz (Polska)**	**„Jantar-1"**	**5 707**
5	Sara (Węgry I)	„Cirrus-17"	5 066
6	**Badura (Polska)**	**„Jantar-1"**	**4 990**
7	Zagajnowa (ZSRR)	„Cirrus-17"	4 950
8	Morgner (NRD)	„Foka-5"	4 793
9	Pollerman (Węgry II)	„Cirrus-17"	4 775
10	Hudcova (CSRS)	„Cirrus-17"	4 540
11	Kubitsch (Węgry II)	„Cirrus-17"	—

KLASA STANDARD

1	Vavra (CSRS)	ASW-15	6 129
2	Burmeister (NRD)	„Cobra-15"	5 852
3	Barwick (NRD)	„Cobra-15"	5 850
4	Vass (Węgry II)	„Cobra-15"	5 767
5	Szeredai (Węgry II)	„Cobra-15"	5 760
6	**Popiołek (Polska)**	**„Jantar St."**	**5 674**
7	**Madejczyk (Polska)**	**„Jantar St."**	**5 606**
8	Petroczy (Węgry I)	„Cobra-15"	5 552
9	Wala (CSRS)	ASW-15	5 501
10	Mikolauszkasz (ZSRR)	ASW-15	5 239
11	Szobeckisz (ZSRR)	ASW-15	4 622
12	Nagy (Węgry III)	„Foka-5"	4 238
13	Szabadfi (Węgry I)	„Cobra-15"	4 117
14	Perdomo (Kuba)	„Foka-5"	3 544
15	Martinez (Kuba)	„Foka-5"	3 405

WYNIKI ZESPOŁOWE

1	Czechosłowacja	35 505 pkt.
2	**Polska**	**34 027 pkt.**
3	Węgry I	33 749 pkt.
4	NRD	31 551 pkt.
5	Węgry II	30 703 pkt.

PIERWSZA DZIEWIĄTKA

Grupa skoczków trenujących akrobację spadochronową (relativ) utworzyła po raz pierwszy w Polsce gwiazdę dziewięcioosobową. Działo się to 8 sierpnia br, po opuszczeniu samolotu na wysokości 4000 m, w okolicach Zamościa. Gwiazda spadała przez 10 sekund. Przez następne półtorej sekundy gwiazdę powiększył dziesiąty skoczek. Potem gwiazda rozłączyła się.

Na zdjęciu grupa 11 skoczków, spośród których dziewięciu utworzyło po raz pierwszy w Polsce tak dużą gwiazdę. Od lewej: **R. Łapucki, R. Olszowy, A. Nawracaj, S. Sondej, S. Barwik, K. Skowron, M. Szatko, L. Panaś, J. Łuszczki, W. Swiegoda i A. Halik.**

Zdjęcie: R. Łapucki

POLSCY JUNIORZY W NRD

Do kalendarza kontaktów szybowników Polski i NRD na trwałe wpisana została wymiana ekip na krajowe zawody juniorów. Szybowcowe zawody juniorów NRD z udziałem ekip zagranicznych z krajów socjalistycznych tradycyjnie organizowane są na lotnisku Klix koło Bautzen. Rozgrywane w roku bieżącym, w dniach 11—20 lipca, Szybowcowe Zawody Juniorów NRD połączone były z Szybowcowymi Zawodami Kobiet. W imprezie wzięły udział dwie ekipy zagraniczne — węgierska i polska. Reprezentantami naszych juniorów byli piloci: **Henryk Toboła** z Aeroklubu Ziemi Koszalińskiej w Słupsku i **Andrzej Bylok** z Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. Ogółem na starcie stanęło 37 zawodników, w tym 10 pań i 27 juniorów (przeważnie wyrośniętych „nad wiek"). Poza konkursem na „Jantarach-1" latały dwie reprezentantki NRD, przygotowujące się do szybowcowych zawodów krajów socjalistycznych. Nowy elementem organizacji zawodów było to, że zawodnicy zagraniczni startowali na sprzęcie gospodarzy. Piloci polscy latali na szybowcach „Pirat", a pilotom węgierskim przypadły w udziale „Foki-4". Zawodnicy gospodarzy startowali na szybowcach „Pirat", „Foka C", „Foka-4", „Foka-5" oraz „Cobra-15". Wyniki konkurencji były obliczane z uwzględnieniem następujących współczynników: „Cobra-15 — 0,95; „Foka C", „Foka-4" i „Foka-5" — 1; „Pirat" — 1,05.

Rozegrano trzy konkurencje:

I — docel—powrót 323 km, zamieniony na lot po nakazanej trasie. Wszystkie szybowce lądowały w terenie. Niekiedy po 4—6 szybowców na jednym polu. Zwyciężył ex aequo **Horst Heimann** z Drezna i **Andrzej Bylok** — po 144 km. **Henryk Toboła** uplasował się na 7 miejscu, przelatując 126 km.

II — prędkościowy docel—powrót 118 km. Zwyciężył **Jürgen Westwitzsch** z Lipska. **Andrzej Bylok zajął 3 miejsce i wyszedł na prowadzenie po dwóch konkurencjach. H. Toboła** lądował w terenie przygodnym po przeleceniu 35 km i zajął 21 miejsce, a po dwóch konkurencjach był 14.

III — prędkościowy docel—powrót 100 km. Zwyciężył **Gerold Weber** z Lipska. **H. Toboła zajął 3 miejsce** — przesuwając się w tabeli z 14 na 11 **miejsce**, z łączną ilością 1993,6 pkt. **A. Bylok** lądował w terenie przygodnym, na punkcie zwrotnym trasy. Zajął 17 miejsce i spadł z pozycji lidera na 6 miejsce (2392,1 pkt.). Po trzech konkurencjach na prowadzenie wyszedł **Wilfried Schubert**, reprezentant okręgu Drezno, startujący na „Piracie". Jak się później okazało, został on zwycięzcą zawodów.

Po tej konkurencji, pogoda dotychczas łaskawa odmieniła się i już do końca zawodów nie udało się rozegrać żadnej konkurencji. Nie pomógł nawet sabat czarownic, celebrowany przy ognisku przez panie pod przewodem reprezentantki Magdeburga, **Gudrun Scheell.** Odbyliśmy natomiast wycieczkę do Drezna.

Jako kierownik ekipy polskiej, pragnę podkreślić doskonałą organizację zawodów. Przyjemnym zjawiskiem jest też aktywna postawa i bezpieczne latanie naszych zawodników. A nade wszystko — miła, spokojna i koleżeńska atmosfera w ekipie.

TADEUSZ MAJEWSKI

MŁODZI AKROBACI

W dniach od 21 do 24 sierpnia br. w Aeroklubie Pomorskim rozegrano II Toruńskie Zawody w Akrobacji Samolotowej Juniorów. Oprócz juniorów w imprezie startowali także piloci, którzy ukończyli 25 lat. Zawody stanowiły niejako podsumowanie zgrupowania młodych akrobatów, które odbyło się w sierpniu w Toruniu.

Wyniki zawodów: 1. **B. Szybalski** (Kielce) — 29 pkt; 2. **K. Jędrysek** (Szczecin) — 27 pkt; 3. **M. Kasprowicz** (Szczecin) — 23,6 pkt; 4. **M. Szula** (Opole) — 19,9 pkt; 5. **J. Jarmoluk** (Jelenia Góra) — 19,2 pkt; 6. **W. Nycz** (Rzeszów) — 18,3 pkt; 7. **M. Możejewski** (Szczecin) — 15,8 pkt; 8. **J. Talarczyk** (Szczecin — 15,2 pkt; 9. **J. Potomski** (Szczecin) — 14 pkt; 10. **J. Kowalewski** (Toruń) — 11,4 pkt; 11. **A. Kotlimowski** (Radom) — 11,2 pkt; 12. **W. Jagiełło** (Szczecin) — 6,4 pkt.

Z tej grupy młodych akrobatów B. Szybalski, M. Kasprowicz, M. Szufa, J. Jarmoluk, W. Nycz i A. Kotlimowski są jeszcze juniorami. Zwycięzca zawodów otrzymał puchary, ufundowane przez redakcje tygodnika „Kujawy" i toruńskiego dziennika „Nowości".

Teksa i zdjęcie: BOLESŁAW OTRĘBA

Na zdjęciu: Najlepsi młodzi akrobaci toruńskich zawodów — M. Kasprowicz, B. Szybalski i K. Jędrysek.

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

AEROKLUB NIE TANKUJE...

Gdzieś od połowy sierpnia do aeroklubów regionalnych zaczęły masowo napływać powiadomienia o podobnej treści:

„Aeroklub Podkarpacki... wstrzymuje tankowanie paliwem... Aeroklub Gliwiski powiadamia uprzejmie, że... nie tankuje samolotów obcych jednostek. Aeroklub Wrocławski zawiadamia, że nie tankuje samolotów paliwem... z uwagi na brak dostawy z CPN... Aeroklub Kielecki informuje, że do odwołania nie tankuje samolotów benzyną... Aeroklub Poznański... zawiadamia, że nie tankuje... z uwagi na brak dostawy paliwa... Aeroklub Gdański powiadamia uprzejmie, że... nie tankuje samolotów obcych benzyną... Aeroklub Rzeszowski zawiadamia, że... nie tankuje samolotów paliwem... Aeroklub Jeleniogórski zawiadamia, że... nie tankuje żadnych samolotów aż do odwołania".

Powiadomień takich przybywało z każdym dniem. W związku z tym zmalały do minimum lub wręcz ustały przeloty samolotów sportowych, a także innych, na aeroklubowe lotniska. W wielu aeroklubach ograniczono lub w ogóle zawieszono działalność lotniczą. W Aeroklubie Warszawskim można było nawet przeczytać na tablicy ogłoszeń informację szefa wyszkolenia następującej treści: „Z powodu braku paliwa zmuszony jestem do przerwania działalności we wszystkich sekcjach..."

Dwie, jak się wydaje, są główne przyczyny tego rodzaju powiadomień i ogłoszeń. Pierwsza to brak dostaw paliwa przez CPN. Były to jednak trudności przejściowe, chociaż spowodowały około miesięczne zakłócenia w działalności aeroklubów. Drugą, ważniejszą przyczyną jest niedostatek środków na paliwo, jakimi dysponują aerokluby. Dzięki sprzyjającej pogodzie tegoroczny sezon lotniczy był bardzo intensywny (i owocny), pochłonął jednak prawie w całości środki przeznaczone na benzynę lotniczą. Aerokluby, dysponując resztkami paliwa, ograniczają lub zawieszają działalność w powietrzu. Jest to jednak ostateczność. W pierwszej kolejności wstrzymują tankowanie samolotów obcych.

Rozdzielane centralnie środki na paliwo lotnicze są od kilku dobrych lat bardzo ograniczone. Aeroklub PRL może rozdzielić tylko tyle, ile ma. Wypracowane przez aerokluby regionalne dochody własne nie w każdym przypadku wystarczają na pokrycie dodatkowej ilości paliwa, niezbędnej dla normalnej działalności lotniczej. Są aerokluby bogate, ale są też i ubogie. Zależy to w pewnej mierze od inwencji pracowników i członków aeroklubu, ale w znacznie większym stopniu od istniejących na danym terenie możliwości zarobkowych oraz hojności bogatych mecenasów. O wielkie zakłady pracy czy instytucje, skłonne dofinansowywać lotników, jest jednak coraz trudniej.

Jak wybrnąć z tej niewesołej dla lotnictwa sportowego sytuacji, nie bardzo wiadomo. Jest to jednak problem, który wymaga rozwiązania.

Jeśli jesteśmy już przy sprawach paliwa lotniczego, to warto wspomnieć jeszcze o jednej sprawie. Obecnie bywa, że na jednym lotnisku jest kilku użytkowników, z których każdy ma swoje magazyny paliwa (często bardzo skromne), swoje cysterny samochodowe, swoich magazynierów. Czy więc nie lepiej by było, ażeby na lotnisku, zwłaszcza większym, na którym ląduje wiele samolotów różnych użytkowników, sprzedaż paliwa do wszystkich samolotów prowadziła wyłącznie CPN? Byłby wtedy jeden magazyn, jeden magazynier, byłyby niewątpliwe oszczędności, które można by np. przeznaczyć na zakup... dodatkowego paliwa dla lotników sportowych.

Haluy

W INSTYTUCIE MEDYCYNY I BIOLOGII KOSMICZNEJ

Podczas jednej z wizyt w Centrum Prasowym szef służby kosmicznej w Ministerstwie Zdrowia ZSRR, profesor Mikołaj Gurowski, zaprosił grupę dziennikarzy zagranicznych do zwiedzenia Instytutu Medycyny i Biologii Kosmicznej. Placówka ta od dawna mnie interesowała. Tu wszak „wydano wizę" pierwszemu człowiekowi, udającemu się w Kosmos, tutaj prowadzi się badania nad fizjologią i biologią długotrwałych lotów kosmicznych. Tu wreszcie pracowało od dawna dwóch moich przyjaciół, których laboratoria pragnąłem zobaczyć.

Choroszewskoje szosse. Jedna z zachodnich dzielnic Moskwy. Kompleks gmachów w cichej uliczce, w sąsiedztwie zwykłych mieszkalnych domów. „Nie jesteśmy uciążliwymi sąsiadami — mówi dyrektor instytutu profesor Oleg Gazienko — ale mamy zamiar przenieść się w inne miejsce". Sądzę, że to raczej instytut naukowo-badawczy czuje się nie najlepiej w tym miejscu. Dziś ludzie już się z nim oswoili, ale przedtem każde pojawienie się kosmonauty musiało budzić sensację w dzielnicy. Zwłaszcza że z okien wielu domów można zaglądać na dziedziniec instytutu.

Może nie to zresztą stanowi przyczynę czekającej instytut przeprowadzki, ale rozbudowa programu kosmicznego i wzrost zadań medycyny i biologii kosmicznej?

Profesor Oleg Gazienko prosi nas do swego gabinetu, gdzie przedstawia najbliższych współpracowników. Profesor Borys Adamowicz, jego zastępca, inżynier, doktor nauk technicznych. Widząc zdziwienie na twarzach przedstawicieli prasy, wyjaśnia: autor systemów zabezpieczających funkcjonowanie żywych organizmów na pokładzie statków kosmicznych.

— Chociaż podporządkowani jesteśmy Ministerstwu Zdrowia — dodaje profesor Gazienko — nie leczymy kosmonautów, ale badamy warunki pobytu człowieka i wszelkich żywych organizmów w przestrzeni kosmicznej, a także w głębi mórz i oceanów, w górnych warstwach atmosfery, w warunkach polarnych, podczas długiej samotności. U nas przeprowadzony został pozorowany roczny lot trzech młodych eksperymentatorów — Hermana Manowcewa, Borysa Ulybyszewa i Andrzeja Bożko — w hermetycznym pomieszczeniu, imitującym kabinę statku kosmicznego. U nas 203 psy odbyły umowny lot na Marsa. Eksperymenty z roślinami i zwierzętami prowadzimy przede wszystkim wówczas, gdy pragniemy zbadać zjawiska nowe, zwłaszcza te, które mogłyby zaszkodzić człowiekowi. Mamy tu całą menażerię — muchy-kosmonautki, szczury, myszy, psy, żółwie... Żółw jest znakomitym pomocnikiem człowieka w badaniach przestrzeni kosmicznej. Nie wymagające zwierzę! Nie karmi się go, nie głaszcze, a żyje. Mówiąc o głaskaniu mam na myśli czynnik psychologiczny. Niektóre stworzenia i w Kosmosie i na ziemi potrzebują serca...

Po tej dygresji profesor Gazienko reflektuje się, że został wciągnięty w rozmowę.

— A to jest szef programu biologicznego, dr Eugeniusz Iljin. Wyposażał między innymi w zwierzęco-roślinną załogę sputniki „Kosmos-605" i „Kosmos-690".

Następnie zwraca się ku kolejnemu sąsiadowi.

— Profesor Abram Genin — czołowy specjalista od doświadczeń na stacjach orbitalnych. Jemu podlega program medyczno-biologiczny na stacji „Salut-4". I jeszcze kierownik laboratorium psychologicznego, dr Mjasnikow. Z jego upoważnienia zapraszam panów na mały festiwal filmów kosmicznych. Nie będą to jednak filmy o lotach w Kosmos, lecz o muzyce, świetle i ruchu. Mają one duże znaczenie dla badań psychologicznych w dziedzinie kosmonautyki. To jedna z młodszych gałęzi medycyny kosmicznej.

Dzielimy się na kilka grup i udajemy na zwiedzanie laboratoriów. Staram się trafić do grupy, której kierownictwo obejmuje lekarz-kosmonauta dr Borys Jegorow. Poprzedniego dnia prowadziłem z nim wywiad w telewizji na temat kuchni kosmicznej. „Jutro zobaczysz coś ciekawszego" — obiecał.

Oddzielny budynek. Sala, przypominająca w miniaturze Centrum Kierowania Lotem. To laboratorium nadzoru medyczno-biologicznego nad stanem zdrowia załóg na orbicie. Jedna ze ścian zajmuje wielki ekran. Pojawiają się na nim sygnały świetlne, w których zawarta jest informacja o funkcjonowaniu organizmu kosmonautów. Dociera tutaj prosto z orbity i magazynowana jest w pamięci dwóch komputerów. Dokładne badania kosmonautów prowadzi się dwa razy na dobę, ale potok informacji medyczno-biologicznych z pokładu statku biegnie właściwie bez przerwy.

Na ekranie odbierany jest obraz z wnętrza kabiny, gdy statek znajduje się w zasięgu stacji obserwacyjnych, położonych na terytorium ZSRR. Taki sam, jaki znamy z ekranów naszych telewizorów. A właściwie lepszy, bo odbierany bez zniekształceń i ubytków jakości na łączach ziemskich. Pod dużym obrazem — dwa monitory. Z prawej strony — podświetlana mapa globu ziemskiego z trasą statku. Ruchome światełko wskazuje, nad jaką częścią planety leci w tej chwili stacja „Salut-4". Odwiedziliśmy bowiem Instytut Medycyny i Biologii Kosmicznej tuż przed lądowaniem Piotra Klimuka i Witalija Siewastianowa.

Dr Borys Jegorow, który odbył w 1964 roku podróż kosmiczną na pokładzie „Woschoda-1", objaśnia nam, że świecący napis z lewej strony podaje czas najbliższego seansu łączności ze stacją orbitalną. Rozpocznie się ona o 18.26 czasu moskiewskiego i trwać będzie do 18.52. Przez te 26 minut jego laboratorium otrzyma zakodowane informacje o ciśnieniu atmosferycznym, wilgotności i temperaturze w kabinie stacji, a także zawartości tlenu i dwutlenku węgla w powietrzu, którym oddychają kosmonauci. Na tablicy widnieją kontrolne wyniki ostatniego pomiaru. Wilgotność wynosiła 106, temperatura — 20,5 stopnia Celsjusza.

Po prawej stronie tablicy notowane są odczyty służby bezpieczeństwa radiacyjnego. Stacja z kosmonautami na pokładzie dokonuje właśnie 933 okrążenia Ziemi, jest to 58 doba lotu. Zegar wskazuje godzinę 23.40 tej doby. Ktoś zwraca uwagę, że nie odpowiada to informacji prasowej o ilości dób, które Klimuk i Sewastianow spędzili na orbicie.

— Słuszna uwaga — cieszy się dr Jegorow. — Bo wy liczycie doby ziemskie, a my kosmiczne. Doba kosmiczna jest krótsza od ziemskiej o 22 minuty. To znaczy, że nad tym samym punktem, z którego wystartował, statek kosmiczny zjawia się o 22 minuty wcześniej po upływie pierwszej doby, o tyleż minut wcześniej po upływie drugiej doby itd. Zależy to zresztą od jego orbity. Ja wam podaję w tej chwili dane, dotyczące „Saluta-4".

Pytam o pomiary telemetryczne, dotyczące samych kosmonautów. Doktor Jegorow mówi, że na „Wostokach" i „Woschodach" informację o częstotliwości oddechu, tętna, temperaturze ciała brano od kosmonautów bez przerwy. Nadsyłały ją czujniki, umieszczone na różnych częściach ciała. Było to nieco krępujące dla ludzi na orbicie. Teraz kompleksową informację pobiera się, raz jeszcze podkreśla mój rozmówca, tylko dwa razy na dobę, ale kosmonauci zakładają pod skafandry rozciągliwe pasy, które spełniają podwójną funkcj: wywierają odpowiedni nacisk na kręgosłup i kościec, rekompensując w pewnym stopniu szkodliwe skutki pobytu w nieważkości a zarazem informują o oddechu i pracy serca. Dane telemetryczne, nadsyłane przez kompleks medyczno-biologiczny na pokładzie statku, opracowywane są błyskawicznie przez komputery. Ponadto z tonu głosu, sposobu mówienia i układu słów można również wywnioskować jak czują się kosmonauci.

— No właśnie — jak czują się obecnie po prawie dwóch miesiącach pobytu w stanie nieważkości? — pyta jeden z moich kolegów towarzyszącego nam przez cały czas profesora Mikołaja Gurowskiego.

— Lepiej, niż na początku lotu — odpowiada profesor Gurowski. — Podczas pierwszych dni pracy w „Salucie" uderzała im krew do głowy. Jest to normalne w pewnym sensie zjawisko. W stanie nieważkości krew zmierza ku górnej części organizmu — do głowy i klatki piersiowej. Następują objawy odwodnienia organizmu, czemu staramy się przeciwdziałać, polecając w tym czasie kosmonautom, aby przyjmowali więcej płynów. Klimuk i Sewastianow znali już to uczucie, nie pierwszy raz byli w Kosmosie. Ale gorzej czuł się Sewastianow. Doszło do obrzmienia twarzy. To także następstwo uderzenia krwi do głowy. Ten obrzęk zauważyliście chyba również na twarzach Leonowa i Kubasowa. U załogi „Saluta-4" piątego dnia lotu stwierdziliśmy wyraźną poprawę samopoczucia i większą sprawność w pracy. Całkowita adaptacja, doskonałe opanowanie techniki ruchu wewnątrz stacji — w stanie nieważkości — nastąpiła pod koniec pierwszego miesiąca pobytu na orbicie. Ale wtedy stwierdziliśmy u obu kosmonautów objawy zmęczenia, których przyczyną było zakłócenie rytmu dnia i nocy. To właśnie ta różnica w długości dób ziemskich i kosmicznych, o której mówił dr. Jegorow. Kładli się spać w dzień, pracowali w porze nocnej. Zmieniły się reakcje organizmu. Zastosowaliśmy środki nasenne. Pomogło. A po sześciu tygodniach wszystko wróciło do normy. Teraz z kolei bacznie śledziliśmy elektrokardiogram. Zaleciliśmy kosmonautom zmniejszenie intensywności pracy. Na psychiczne samopoczucie kosmonautów pozytywnie wpłynęły, naszym zdaniem, seanse telewizyjne, w czasie których nadawali reportaże z orbity do milionów telewidzów. Opowiadali o swym „kosmicznym domu" i o swej pracy. Rozmawiali nie tylko z lekarzami oraz ze służbami kosmicznymi, lecz dosłownie z całym Związkiem Radzieckim, z całym światem. Pewien jestem, że po wylądowaniu obaj będą w znakomitej formie psychicznej i fizycznej, że będą mogli chodzić o własnych siłach i wkrótce będą w pełni sprawni, przystosowani do normalnego życia na ziemi.

Tak też się stało. A relację z Instytutu Medycyny i Biologii Kosmicznej przerywam do następnego numeru, w którym opowiem o odwiedzinach w dalszych laboratoriach tej niezmiernie ciekawej placówki

RYSZARD BADOWSKI

Radzieccy uczestnicy eksperymentu kosmicznego „Sojuz–Apollo" — Aleksiej Leonow i Walerij Kubasow. Zdjęcie: APN

listy

DO "SKRZYDLATEJ"

UZBROJENIE „WILKA"

Szanowna Redakcjo!

W jednym z numerów Waszego tygodnika był wydrukowany list p. Drewnika w sprawie nazwy broni stosowanej w samolocie PZL-38 „Wilk". Ponieważ wywody zawarte tam nie są zgodne z rzeczywistością, pragnę sprostować jego stwierdzenia.

W latach 1938—1939 byłem zatrudniony w komórce wojskowego nadzoru technicznego w PZL-WP na Okęciu, współpracując m.in. przy zastosowaniu nowych broni. Na podstawie dokumentacji technicznej, protokołów prób płatowca oraz innych dokumentów, którymi się wówczas posługiwałem, mogę stwierdzić z całą pewnością, że broń kal. 20 mm z Fabryki Karabinów była oficjalnie nazywana działkiem, a nie nkm jak to stara się wmówić p. Drewnik.

Spośród innych osób mogliby potwierdzić to p. Pluciński i p. Pawłowicz, przygotowujący oficjalne materiały reklamowe PZL, a ponadto oficerowie techniczni por. Burski, mjr Czerski (wówczas por.), płk Tytus Karpiński — zastępca dowódcy lotnictwa dla technicznych oraz szereg innych osób, o których nie wiem czy przeżyły wojnę.

Sądzę, że w tym przypadku bardziej miarodajne są głosy ludzi techniki niż amatorów wysnuwających wnioski z pobieżnie poznanych pozycji literatury. Działko FK kal. 20 mm było z całą pewnością tak nazywane i nie trzeba tego specjalnie udowadniać. Jeśli komuś z czytelników to się nie podoba, powinien opinię zachować dla siebie, a nie zabierać głos w prasie. Zresztą Panowie Redaktorzy są też ludźmi lotnictwa i konia z rzędem temu, kto w przedwojennych źródłach spotkał inną nazwę dla broni „Wilka" niż działko 20 mm.

Z poważaniem

Tadeusz Chmielewski
Nowy Targ

PLANY MODELARSKIE

Droga Redakcjo!

Propozycja moja w sprawie połączenia działu „Samoloty, na których walczyli Polacy" oraz „Lamus" z działem Klub 1:72, w numerze 18 z 4 maja 1975 r. okazała się realna. Gdyby obok tekstu dotyczącego samolotów, na których latali Polacy, uwzględniono w miejsce Jaka-1M rysunek PZL- P-7 w skali 1:72, zrobiony dokładniej dla celów modelarskich oraz dodano zdjęcia kilku szczegółów jak to uczyniono na stronie 11, wówczas szczęście byłoby całkowite, a korzyści wielostronne.

Nie krytykuję Redakcji, ale wydaje mi się, że jej ambicją powinno być udzielenie takiej pomocy modelarzom lotniczym, aby modele wykonane przez nich przewyższały jakością importowane sklejki.

Łączę wyrazy szacunku

Roman Sienicki
Warszawa

HISTORIA LOTNICTWA

Szanowny Obywatelu Redaktorze!

Gdyby ktoś chciał poznać historię lotnictwa i dziedzin z nim związanych bądź spokrewnionych, będzie miał trudności. Wprawdzie opracowań z tego zakresu jest szereg: niekiedy naświetlających w różny sposób poszczególne problemy, podających nawet sprzeczne informacje. Prawdziwej historii lotnictwa polskiego jednak nie ma; takiej, która by ujmowała problematykę całościowo, opartej na konkretnych faktach, naświetlającej poszczególne okresy czy zdarzenia z historyczną dokładnością i w wyważony sposób. Wiele epizodów przechodzi więc w zapomnienie. Czas najwyższy, aby historia lotnictwa została nareszcie opracowana.

Ryszard Wołcz
Rzeszów

DRUGI DIAMENT

Szanowny Panie Redaktorze!

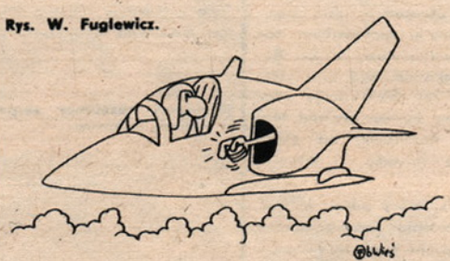
Proszę wybaczyć mi samochwalstwo ale z radością donoszę, że 4 lipca br. startując z Lisich Kątów na „Piracie", zdobyłem drugi dlament do złotej odznaki szybowcowej za przelot po trasie trójkąta 320 km. Mam więc jeszcze tylko 500-kę w „zanadrzu marzeń".

Cieszy mnie, że w wieku 55 lat udają mi się jeszcze „wyczyny", a przede wszystkim niezmiennie zdumiewa fascynujący urok sportowego latania,

Łączę serdeczne pozdrowienia

Tadeusz Schiele

Rys. W. Fuglewicz.



NASZE TRASY

CHCĘ WPŁACIĆ NA POMNIK — SZPITAL

„Droga Redakcjo — pisze nasz Czytelnik z Wrocławia, **Janusz Rogaliński** — jestem synem powstańca warszawskiego ze Starówki. Ojciec zginął w rejonie Senatorskiej, koło Szpitala Maltańskiego, broniąc Niemcom dostępu do naszych rannych leżących w szpitalu. Mam trochę pieniędzy zarobionych ekstra i postanowiłem je wpłacić na Szpital-Pomnik, Centrum Zdrowia Dziecka w Międzylesiu pod Warszawą. Inne wydatki — poczekają. Podaj mi, proszę, numer konta na jakie będę mógł dokonać wpłaty. Jestem stałym czytelnikiem «Skrzydlatej», modelarzem".

Drogi Januszu, oto informacja o którą prosisz. Konto krajowe: **PKO I O Warszawa, Nr 1-9-122.222, Pomnik-Szpital Centrum Zdrowia Dziecka.** Pod tym adresem możesz Ty, a również i inni nasi Czytelnicy, którzy mają chęć to uczynić, wpłacić dowolną kwotę na Centrum, wznoszone dla uczczenia pamięci dzieci poległych i pomordowanych podczas II wojny światowej. Na wszelki wypadek podajemy również brzmienie konta dewizowego, do wiadomości Czytelników mieszkających za granicą: **Bank Polska Kasa Opieki SA, Warszawa, E/100565, Pomnik-Szpital Centrum Zdrowia Dziecka.**

Dziękujemy. Ogarnia nas duma, że mamy takich Czytelników. Informujemy przy okazji, że prace przy budowie Centrum postępują bardzo szybko. Pomaga młodzież z całego świata. Tylko w drugiej połowie lipca br. pracowali w Międzylesiu młodzi z 11 krajów Europy, Azji, a nawet Ameryki. Centrum — rośnie jak na drożdżach.

Nasi przyjaciele pamiętają o nas. Otrzymaliśmy z Norwegii kartkę od naszego starego współpracownika, znakomitego szybownika, pilota doświadczalnego zakładów w Bielsku-Białej, **Adama Zientka.** Pan Adam pisze z miejscowości Notodden: „Spędzamy pracowity urlop w norweskim Lesznie. W pięknej scenerii skandynawskich gór młodzi „Wikingowie" uczą się akrobacji na „Blaniku". Jest także „Pirat" i „Mucha Standard". Prażymy się w iście afrykańskim słońcu, pływamy w rzece, w której żyją autentyczne bobry i to zaledwie kilkaset metrów od asfaltowego pasa startowego 1200 m. Pozdrowienia". Tego samego dnia nadeszła kartka z Sofii. Z okazji Święta Lotnictwa zasyła nam pozdrowienia **Elżbieta Pogorzelska,** pełniąca od dłuższego czasu w Bułgarii obowiązki korespondenta prasy polskiej. Pani Ela, znana przed kilku laty pilotka sportowa i instruktorka w Aeroklubie Warszawskim, przysięgła uczestniczka rajdów dziennikarzy i pilotów, wytrawne dziennikarskie pióro w „Wirażach" i autorka wielu ciekawych artykułów w „Skrzydlatej", komunikuje nam, że z nowym rokiem wróci całą swą fizyczną osobą do Warszawy, na łono Klubu Publicystów Lotniczych, którego członkinią jest od lat.

Wspaniale. Czekamy, Pani Elżbieto, czyli: Wracaj, Ela! Zrobimy w klubie więcej ruchu.

Dziękujemy również uczestnikom obozu modelarskiego ZHP i Aeroklubu Wrocławskiego w Jeleniu-Ruczaju koło Szczecinka, za pozdrowienia na pięknie, falistą linią wypalonym kawałku cieniutkiej lotniczej sklejki. Niecodzienny pomysł!

I na koniec — wiadomość dla p. **Janusza Naykowskiego** z Gdyni. Ma Pan rację: proszę powiedzieć koledze, że przedwojenni warszawiacy istotnie przez pewien czas po odsłonięciu na Placu Unii Lubelskiej Pomnika Lotnika mówili o nim jako o „pomniku Żwirki i Wigury". Oczywiście — niesłusznie, czy też może raczej wyrażając w ten sposób swe uczucia dla bohaterskich lotników, którzy zginęli tragicznie pod Cierlickiem. Piszący te słowa osobiście słyszał jak o Pomniku mówiono w ten sposób. Cóż, dziwne — ale tak było.

Dziękujemy. Za pamięć, za miłe słowa, za to, że czegoś chcecie od „Skrzydlatej". I za to, że niczego nie chcecie, a pragniecie jedynie dać znać, iż myślicie o nas. To wiele warte.

(z)

GŁOSY i ODGŁOSY

WYKŁADNIK WSPÓŁCZESNOŚCI

Pod takim tytułem ukazał się w „Trybunie Ludu" z dn. 26.VIII.75 r. artykuł dyrektora Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — Mieczysława Romana, w którym czytamy m.in.:

„...Problemom transportu lotniczego poświęcają dużo uwagi nie tylko wielkie mocarstwa, ale także państwa średnie i małe, które chcą liczyć się na świecie. Oto nieco faktów: w ciągu ostatnich dziesięciu lat przewozy lotnicze w świecie wzrosły czterokrotnie. W 1974 roku samolotami podróżował co drugi statystyczny Amerykanin, co trzeci obywatel ZSRR, co ósmy mieszkaniec kuli ziemskiej i... co trzydziesty Polak. Według danych RWPG i Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w 1974 roku Polska znalazła się na 47 miejscu tych państw, których przewozy lotnicze przekroczyły 100 mln tonokilometrów rocznie.

Nasze przewozy wyniosły 110 mln tonokilometrów. Nie licząc Związku Radzieckiego, który jest poza wszelką konkurencją — z państw socjalistycznych wyprzedziły nas: Rumunia — 155 mln tkm, CSRS — 141 mln tkm, Bułgaria — 140 mln tkm, NRD — 132 mln tkm i Jugosławia — 130 mln tkm.

W ostatnich kilkunastu latach w światowej komunikacji lotniczej rozwój samolotów wyprzedzał rozwój szeroko pojętej infrastruktury lotniczej; lotnisk, dworców, systemów nawigacji i łączności... Obecnie zdecydowanie dąży się do likwidacji tych dysproporcji, co powoduje burzliwy rozwój infrastruktury lotniczej. Oto kilka przykładów: intensywna rozbudowa i stała modernizacja moskiewskiego zespołu lotnisk komunikacyjnych; wybudowanie nowego lotniska Charles de Gaulle pod Paryżem, zajmującego obszar 3600 ha i obliczonego docelowo dla obsługi 25 mln pasażerów rocznie; intensywna rozbudowa lotnisk dla komunikacji międzynarodowej w CSRS (Ružyne), NRD (Schönefeld), Bułgarii (Sofia, Warna, Burgas), Rumunii (Otopeni), Jugosławii (Belgrad, Zagrzeb, Rjeka, Lublana, Split) i na Węgrzech (Budapeszt-Ferihegy).

Dysproporcje, o których mowa, nie ominęły i polskiego transportu lotniczego. Na skutek wielu przyczyn jego rozwój w poprzednich latach pozostawiał wiele do życzenia. „Zielone światło", jakie przed lotnictwem zapalono obecnie, wykorzystane zostało w szczególności na powiększenie ilości i poprawę jakości samolotów, co przyniosło radykalne zwiększenie przewozów na liniach międzynarodowych i krajowych. W rozwoju infrastruktury, mimo że przed dwoma laty oddano do eksploatacji pierwsze w Polsce Ludowej zbudowane od podstaw cywilne lotnisko komunikacyjne w Rębiechowie pod Gdańskiem — postęp jest niewielki. Z roku na rok kłopoty narastają i dlatego trudno się dziwić głosom krytykującym pracę międzynarodowego portu lotniczego na Okęciu, a także innych naszych portów lotniczych.

Trzeba uczynić wszystko, by przyspieszyć rozwój, ponieważ w przeciwnym wypadku dalsza poprawa usług lotniczych stanie się niemożliwa, a Polska — mimo bardzo dobrego położenia geograficznego na lotniczej mapie świata — zacznie tracić z takim trudem wywalczone miejsce w międzynarodowych przewozach lotniczych.

...Zmienił się zasadniczo pogląd na odległości współczesnych lotnisk od miast. Dążenie do sytuowania ich jak najdalej od miejskich aglomeracji należy do przeszłości. Zdecydowana większość urbanistów — z przeciwników lokalizowania lotnisk jak najbliżej wielkich aglomeracji stała się protagonistami tych rozwiązań. Lotniska stały się ważnym, integralnym elementem wielkich miast.

...Sądzę, że nasi urbaniści podzielą pogląd, że drugie lotnisko komunikacyjne dla Warszawy, a także lotnisko sportowo-usługowe w zamian za likwidowane lotnisko gocławskie, powinny być zlokalizowane możliwie blisko stolicy.

...Budowa nowoczesnych portów oraz działalność naziemnych służb lotniczych i instytucji państwowych (cło, funkcjonariusze ochrony granic itp.) są dostosowywane do pasażera i jego wygody, a nie odwrotnie. Każdy pasażer musi być podmiotem a nie przedmiotem działalności towarzystw lotniczych. Jeśli jest inaczej, pasażerowie zaczynają omijać takie porty i towarzystwa lotnicze...

...Transport lotniczy jest wyścigiem w nowoczesność. W tym wyścigu Polska nie może być zdystansowana, tym bardziej że mamy wiele poważnych osiągnięć na skalę światową w innych dziedzinach".

(w.)

TADEUSZ HENRYK ROLSKI

Urodził się 18 sierpnia 1906 r. w m. Przeworsk (obecnie woj. przemyskie) z ojca Stanisława i matki Heleny z d. Sucheckiej, w rodzinie kupieckiej o tradycjach patriotycznych (dziadek — Karol Rolski, był uczestnikiem Powstania Styczniowego 1863 r.). Świadectwo dojrzałości uzyskał w 1926 r., po ukończeniu gimnazjum matematyczno-przyrodniczego w Jarosławiu. W latach 1927—1928 przechodzi kurs unitarny w Szkole Podchorążych Piechoty w m. Ostrów Mazowiecka—Komorowo, a potem wstępuje do Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie.

15 sierpnia 1930 r. Tadeusz Rolski kończy SPL z lokatą 5/41, otrzymując promocję do stopnia podporucznika obserwatora w korpusie oficerów zawodowych lotnictwa i przydział do 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. W 54 eskadrze liniowej pełni funkcje: oficera technicznego, oficera mobilizacyjnego i obserwatora lotniczego.

W roku 1932 na własną prośbę, skierowany został na pięciomiesięczny kurs pilotażu podstawowego w Dęblinie, a po jego pomyślnym zakończeniu, wraca do 5 PL, przejmując obowiązki oficera nadzoru technicznego pułku. W okresie kwiecień—czerwiec 1933 r. ukończył kurs wyższego pilotażu przy Lotniczej Szkole Strzelania i Bombardowania w Grudziądzu. W stopniu porucznika mianowany zostaje dowódcą eskadry treningowej 5 PL.

18 lipca 1933 r. por. Rolski przeniesiony zostaje do 4 Pułku Lotniczego w Toruniu i przydzielony do 142 eskadry myśliwskiej. W 1935 roku skierowany do L.S.S. i B. w Grudziądzu, gdzie pełni funkcję instruktora na kursie wyższego pilotażu. Wracając do pułku toruńskiego, wyznaczony zostaje na stanowisko oficera taktycznego III/4 Dywizjonu Myśliwskiego. W lutym 1938 r. kpt. Rolski obejmuje stanowisko dowódcy 141 eskadry myśliwskiej. W okresie styczeń—czerwiec 1939 r. pełni obowiązki dowódcy III/4 Dywizjonu Myśliwskiego.

31 sierpnia 1939 r. wyrusza na lotnisko polowe Markowo jako dowódca 141 eskadry myśliwskiej. Jest jednym z uczestników słynnej szarży myśliwców PZL-11c na niemiecką kolumnę pancerno-motorową w rejonie Brodnica—Grudziądz (2 września 1939 r.). W okresie 2—19 września 1939 r. z rozkazu Dowódcy Lotnictwa Armii „Pomorze" pełni stanowisko dowódcy III/4 Dywizjonu Myśliwskiego. Później wraz z całym dywizjonem przekracza granicę rumuńską w m. Śniatyń (18.9.39). Zaopatrzony w odpowiednie dokumenty, prawie ze wszystkimi pilotami Dyonu, na pokładzie statku „S/S St. Nicolas", z portu Balcic przez Morze Czarne i Egejskie udaje się do Syrii, a stamtąd do Francji. 29 listopada 1939 r. przybywa do Stacji Zbornej Lotnictwa Polskiego w m. Salon (lotnisko położone na płn. od Marsylii).

W okresie 15 grudnia 1939 r. — 23 maja 1940 r. przebywa w ośrodku wyszkolenia personelu latającego w polskiej bazie lotniczej w m. Lyon Bron. W tym czasie na krótko przebywa na paryskim lotnisku Le Bourget, oczekując na wysłanie do Anglii. Wyjazd nie dochodzi ostatecznie do skutku i Rolski wraca do Lyonu, uczestnicząc wraz z grupą 20 polskich pilotów myśliwskich w przeszkoleniu na samolotach Morane-Saulnier 406. 16 czerwca 1940 r. grupa kpt. Rolskiego otrzymuje rozkaz wyruszenia na front przez m. Clermont Ferrand (gdzie otrzymuje nowe samoloty) i m. Rochefort. Rozwój wydarzeń po kapitulacji rządu marszałka Petaina sprawia, że przelatuje do m. Gailac (koło Tuluzy), gdzie wraz z 16 pilotami przesiada się na dwa samoloty dwusilnikowe i leci nimi do m. Perpignan, a stamtąd do Oranu w Afryce Północnej.

W okresie 19.06.—1.07.1940 r., drogą lądową i morską pokonuje odcinek: Oran—Rabat—Casablanca—Gibraltar, a później od 1—17 lipca 1940 r. zmierza do angielskiego portu Liverpool. W bazie lotnictwa polskiego w m. Blackpool przebywa od 18 lipca do 3 września 1940 r.

3 września 1940 r. wyznaczony zostaje organizatorem i dowódcą 306 Dywizjonu Myśliwskiego „Toruńskiego". Na lotnisku Church Fenton (Yorkshire) piloci szkolą się na samolotach Hawker „Hurricane" Mk. I w lotach dziennych i nocnych. Osiągnąwszy gotowość bojową, 306 dywizjon przeniesiony został na lotnisko Ternhill (koło Liverpoolu), podległe dowództwu 9 Grupy Myśliwskiej, wykonując patrolowania obronne w rejonie m. Crew—Liverpool—Birmingham, w dzień i w nocy (przy współpracy reflektorów OPL).

W okresie 2 lipca 1941 r.—17 kwietnia 1942 r., W/C mjr pil. T. Rolski sprawował stanowisko dowódcy I Polskiego Skrzydła Myśliwskiego (początkowo w jego skład wchodziły dywizjony: 303, 306 i brytyjski 601). Z dniem 18 kwietnia 1942 r. otrzymał przydział do sztabu operacyjnego 11 Grupy Myśliwskiej w m. Uxbridge (pod Londynem), pracując w dziale planowania operacji. Później, w okresie 25 września 1942 r.—12 marca 1943 r. pełnił funkcję zastępcy polskiego oficera łącznikowego w dowództwie Lotnictwa Myśliwskiego RAF (awansowany do rangi polskiego podpułkownika).

W okresie 13 marca—8 lipca 1943 r. pełni funkcję dowódcy Polish Fighting Team (dowódcą latającym PFT ppłk. Rolski wyznaczył kpt. pil. St. Skalskiego), zespołu myśliwskiego, który na zasadach trzeciej (ale samodzielnej) eskadry wszedł w Tunisie w skład 145 Dywizjonu Myśliwskiego „Szczurów Pustynnych" (dywizjon podlegał 244 Skrzydłu). Równolegle sprawował funkcję polskiego oficera łącznikowego w sztabie Lotnictwa Zachodniej Pustyni (The Western Desert Command RAF). Po zakończeniu kampanii tunezyjskiej skierowany zostaje do sztabu Lotnictwa Środkowego Wschodu w Kairze. Wizytuje polskie jednostki armii lądowej w Bagdadzie (spotyka tu gen. Sikorskiego) i Kirkuku, w Iraku.

Wróciwszy do Anglii, obejmuje ponownie funkcję zastępcy polskiego oficera łącznikowego w sztabie Lotnictwa Myśliwskiego w m. Stanmore (pod Londynem) i pełni ją w okresie 9 lipca—19 października 1943 r. 20 października 1943 r. G/Cpt. ppłk. pil. T. Rolski wyznaczony zostaje dowódcą i organizatorem 18 Sektora Myśliwskiego, wchodzącego w skład 84 Grupy Myśliwskiej, 2-nd Tactical Air Force. Sektor tworzyły polskie Polowe Porty Lotnicze, numer 131 (z trzydywizjonowym skrzydłem samolotów „Spitfire") i numer 133 (ze skrzydłem samolotów „Mustang").

25 lutego 1944 r. ppłk. Rolskiego przeniesiono do Sztabu Naczelnego Wodza PSZ; objął stanowisko zastępcy szefa sztabu do spraw lotnictwa. Rok później, 17 lutego 1945 r., wyznaczony zostaje dowódcą samodzielnego 133 Polowego Portu Lotniczego. Wchodzące w skład Portu skrzydło samolotów „Mustang" uczestniczy w operacjach ofensywnych nad Niemcami i defensywnych nad Anglią (zwalczając V-1).

Po zakończeniu działań wojennych w Europie ppłk. Rolski wyznaczony zostaje komendantem stacji lotniczej Coltishall, w której stacjonowało 133 Skrzydło („Mustangi"). Demobilizuje się w bazie Dunholm Lodge w stopniu podpułkownika i Group Captain'a i w dniu 18 czerwca 1948 r. wraca do Polski. Podejmuje pracę w PLL LOT w dziale nawigacji, skąd zostaje zwolniony 31 grudnia 1949 r. Przez dziesięć lat pracuje poza lotnictwem (1 stycznia 1950 r. — 19 lipca 1959 r., w budownictwie, w dziale eksploatacji sprzętu), po czym 20 lipca 1959 r. podejmuje pracę w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Trzynaście lat później, w 1972 roku, żegna ministerstwo przechodząc na emeryturę.

Ppłk pil. Tadeusz Rolski od pierwszego do ostatniego dnia wojny latał bojowo. Zaliczany jest do grona najwybitniejszych dowódców w historii polskiego lotnictwa. We wrześniu 1939 r. jego III/4 Dywizjon Myśliwski zestrzelił 25 samolotów wroga. W Anglii, tylko w latach 1941—1942, dowodzone przezeń dywizjony zestrzeliły 125 samolotów niemieckich. W okresie 1 września 1939 r.—8 maja 1945 r. wykonał 110 lotów bojowych, 48 lotów operacyjnych, uczestniczył w 32 walkach powietrznych. Zestrzelił 4 samoloty niemieckie na pewno, 4 prawdopodobnie i 6 uszkodził. Odznaczony: Krzyżem Srebrnym Orderu Wojennego Virtuti Militari (11.08.1941 r.), trzykrotnie Krzyżem Walecznych, czterokrotnie Medalem Lotniczym, brytyjskim Distinguished Service Order (17.02.1942 r. jako pierwszy cudzoziemiec w okresie II wojny światowej) i Polowym Znakiem Pilota.

W 1950 r. zawarł związek małżeński z Zofią z d. Wrońską. Ma syna Daniela. Jest autorem cennej książki wspomnieniowej pt.: „Uwaga wszystkie samoloty" (3 wydania). Mieszka w Warszawie. (ar. janc.)

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

MUZEUM LOTNICTWA W WARSZAWIE?

Nie ukrywam, iż cieszy mnie liczna korespondencja kierowana do „Obserwatora", w której Czytelnicy akceptują propozycje, postulaty czy też inicjatywy poruszane w felietonach, zmierzające do ich urzeczywistnienia.

Ostatnio otrzymałem list z Łodzi od p. Janiny Olechowskiej. W pełni akceptuje moje propozycje w sprawie przyszłości lotniska sportowego na terenie Gocławia, a szczególnie zagospodarowania hangarów. Pisze m. in.:

„Jestem warszawianką czasowo przebywającą w Łodzi. Ze stolicą mam jednak stały kontakt. Nadal interesuję się lotnictwem, czytam „Skrzydlatą", która z każdym miesiącem jest ciekawsza i piękniejsza. Myśl zorganizowania na terenie lotniska sportowego Muzeum Lotnictwa uważam za cenną i godną jak najszybszej realizacji. Żal serce ściska, gdy pomyślę, ile poszłoby na marne społecznej pracy pilotów przy budowie hangarów. Pracowano wówczas ofiarnie m. in. przy wykopach (robotach ziemnych). W pewnym sensie, aby latać, trzeba było na to latanie zarobić. Niechże cząstka wspólnej, lotniczej pracy pozostanie na lotnisku, z którym związane są nasze najpiękniejsze lata młodości. Niechże jeden przynajmniej z hangarów zamieniony zostanie na Muzeum Lotnictwa, którego tak bardzo brakuje Warszawie".

Na temat zorganizowania w stolicy Muzeum Lotnictwa wielokrotnie zabierali głos publicyści naszego tygodnika. Przedstawiano propozycje. Uzasadniano możliwie najwłaściwsze wykorzystanie hangarów.

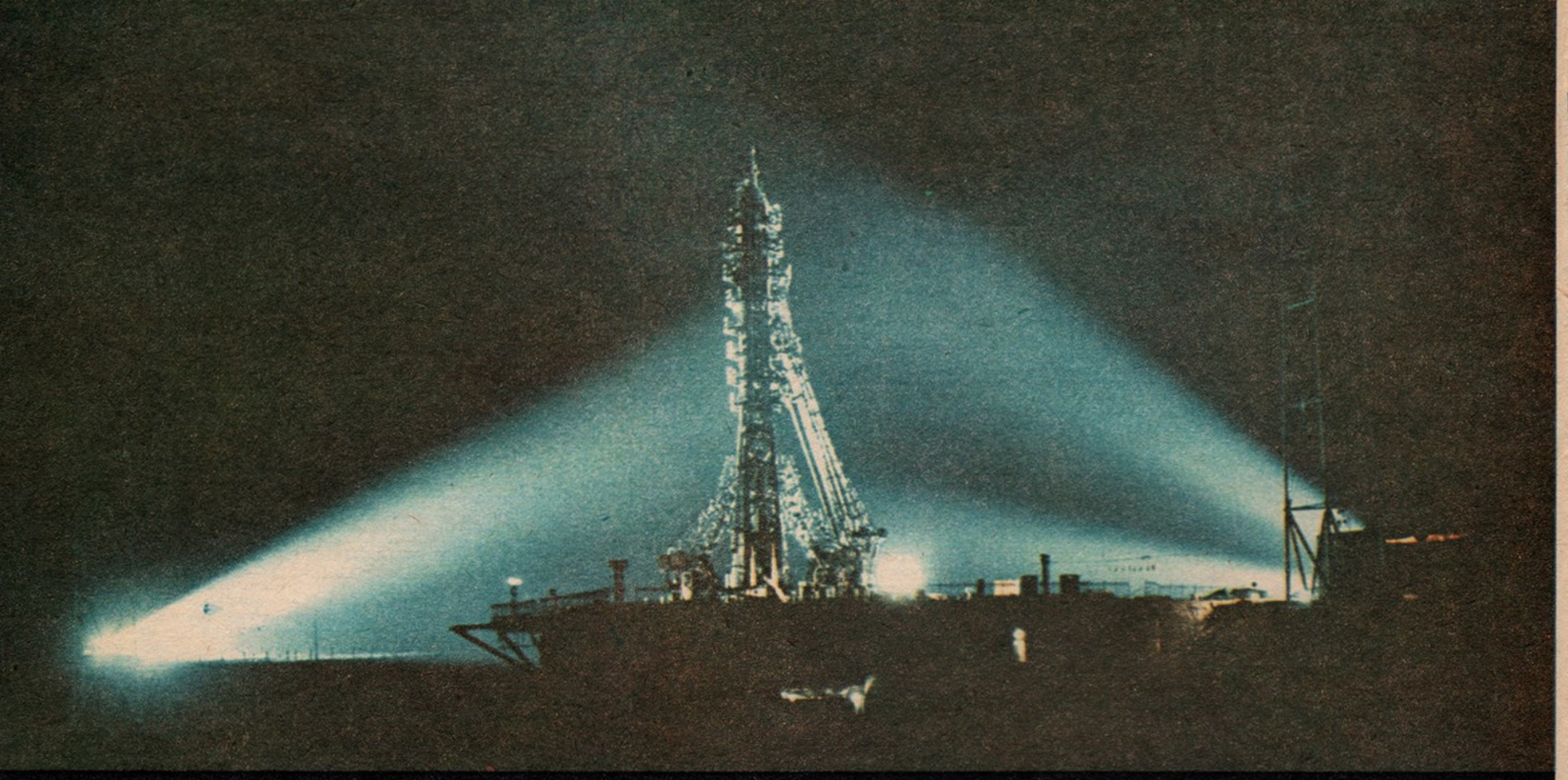
Urbaniści jednak nieubłaganie usuwają lotniska, a tym samym i lotników z terenów miejskich, a także i podmiejskich. Ta ich bezwzględność jest często bardzo kosztowana i przynosi więcej strat niż korzyści. Przeniesienie, na przykład, lotniska komunikacyjnego o ponad 20 km poza miasto kosztowne jest podwójnie: zagospodarowane lotnisko zostaje zniszczone, wybudowanie nowego trwa długo i pochłania zawrotne środki finansowe. Dojazdy pasażerów i obsługi lotniska, straty czasu i paliwa na dojazdy są nieproporcjonalnie wysokie do korzyści, jakie przyniesie wybudowanie kilku bloków mieszkalnych na terenie zniszczonego lotniska. Oczywiście tych kilka bloków mieszkalnych można by było z powodzeniem wybudować na innym terenie, bogatym na przykład w drzewostan.

Po tej małej dygresji pragnę przypomnieć jedną z inicjatyw, z jaką wystąpił swego czasu na łamach naszego tygodnika Lech Komuda. Postulował on wybudowanie Domu Lotnika między drugim, a trzecim hangarem na Gocławiu, w którym — jego zdaniem — powinny mieścić się instytucje lotnicze, biblioteka, wydawnictwa, redakcje czasopism lotniczych, a także ośrodki o charakterze lotniczym.

Oczywiście tę propozycję można by — ze względu na nie tak szybkie zbudowanie Domu Lotnika — zastosować do instniejących obiektów na terenie Gocławia i adaptować je tymczasowo (okres przejściowy) na Dom Lotnika. W propozycjach Lecha Komudy oddzielne miejsce zajmuje Muzeum Lotnictwa.

Jak wiemy, od propozycji do realizacji jest często droga długa i trudna. Czy będziemy mieli Muzeum Lotnictwa na Gocławiu i Dom Lotnika, zależy w dużej mierze od kompetentnych władz podejmujących decyzje w tej ważnej sprawie dla lotników i to nie tylko warszawskich.

obserwator



KRONIKA WSPÓLNEJ WYPRAWY

SOJUZ — APOLLO

Oczekiwana z ogromnym zainteresowaniem radziecko-amerykańska załogowa wyprawa kosmiczna rozpoczęła się zgodnie z planem 15 lipca 1975 r. Tego dnia, po raz pierwszy w historii kosmonautyki, na kosmodromie Bajkonur i w bazie na Przylądku Canaveral prowadzono równolegle do siebie uzgodnione przygotowania do startu statków ZSRR i USA. Przygotowania te wkroczyły w decydującą fazę, kiedy o godzinie 6.20 naszego czasu rakieta nośna statku SOJUZ przełączona została na zasilanie z baterii pokładowych. W 2 h później rozpoczęto napełnianie jej zbiorników ciekłym tlenem. Po następnych 2 h 15 min do kabiny SOJUZA weszli, stanowiący załogę, kosmonauci: Aleksy Leonow — dowódca i Walery Kubasow — inżynier pokładowy. Równocześnie na Przylądku Canaveral rozpoczęto wycofywanie wieży usługowej rakiety SATURN-1B.

O 13.00 z bazy USA nadeszło do Bajkonuru potwierdzenie, że przygotowania amerykańskie postępują zgodnie z planem. O 13.20, ciągnąc za sobą ognistą smugę, SOJUZ-19 wystartował do historycznego lotu. Po 8 min 50 s zakończył pracę trzeci stopień rakiety nośnej. Statek radziecki znalazł się na orbicie przebiegającej na wysokościach 188 ÷ 228 km i nachylonej pod kątem 51,78° do płaszczyzny równika. Wkrótce na sygnał z Ziemi rozpostarły się tace baterii słonecznych i anteny. Podczas czwartego okrążenia załoga skorygowała nieco tor lotu.

Tymczasem w Ośrodku Lotów Kosmicznych im. Kennedy'ego na Przylądku Canaveral trwały przygotowania do startu pojazdu USA. Napełnianie zbiorników rakiety SATURN ciekłym wodorem i tlenem rozpoczęto już w 10 min po starcie SOJUZA o 17.20 stwierdzono gotowość do lotu zespołu SATURN-APOLLO. O 18.10 trzej astronauci: Thomas Stafford-dowódca, Vance Brand-pilot przedziału dowodzenia i Donald Slayton-pilot odpowiedzialny za człon DM zajęli miejsca w kabinie statku APOLLO.

O 22.50, kiedy Przylądek Canaveral znalazł się w wyniku ruchu obrotowego Ziemi w tej samej płaszczyźnie co tor lotu SOJUZA-19 (odległego wówczas od Florydy o 6500 km), SATURN-1 B ze statkiem APOLLO wzniósł się z wyrzutni nr 39 B w Ośrodku im. Kennedy'ego. W 9 min 52 s później zakończył pracę drugi stopień rakiety nośnej oznaczony S IV B, a statek USA znalazł się na orbicie przebiegającej w tej samej płaszczyźnie co tor lotu pojazdu radzieckiego. Po odłączeniu od stopnia S IV B, APOLLO wykonał manewry, dzięki którym pełniący rolę śluzy człon DM znalazł się przed statkiem APOLLO, połączony z nim za pomocą urządzenia cumowniczego stosowanego poprzednio w lądowniku księżycowym LM. Wchodzący w skład tego urządzenia zespół dźwigni sprzęgających, umieszczony w osi tunelu i podlegający demontażowi po zadziałaniu zamków na obwodzie tunelu, zaciął się, blokując przejście z kabiny CM statku APOLLO do członu DM.

Po kilku próbach demontaż zespołu sprzęgającego odłożono do dnia następnego. Natomiast jeszcze pierwszego dnia lotu rozpoczęła się realizacja niektórych eksperymentów. W statku SOJUZ zainicjowano 2 (z ogólnej liczby 5) doświadczenia wspólne dla załóg ZSRR i USA. Dotyczyły one rozwoju i wymiany mikroorganizmów będących w symbiozie z organizmami ludzkimi oraz wzrostu grzybków wykazujących dobową cykliczność rozwoju. Natomiast do grupy 6 odrębnych doświadczeń radzieckich należał eksperyment „embrionalny rozwój ryb". Także 15 lipca Leonow i Kubasow obniżyli ciśnienie w swym statku do około 500 mm Hg, w celu skrócenia mających nastąpić operacji wymiany załóg między pojazdami ZSRR i USA. Z kolei Amerykanie dokonali 2 zmian toru lotu APOLLO, dzięki czemu odległość od SOJUZA zaczęła stopniowo maleć oraz rozpoczęli niektóre z 22 odrębnych dla ich wyprawy doświadczeń.

16 lipca, który był drugim dniem wspólnej wyprawy, Leonow i Kubasow poświęcili na usunięcie niesprawności jednej z kamer TV w statku ZSRR, zmianę jego orbity na zbliżoną do kołowej i przebiegającej na wysokości około 225 km oraz kontynuację zapoczątkowanych doświadczeń. Stafford, Brand i Slayton zdemontowali pomyślnie zespół dźwigni sprzęgających, blokujący przejście do członu DM i skontrolowali wyposażenie tego członu. Dzięki wykonanym wcześniej manewrom odległość między statkami zmalała o godz. 15.00 czasu warszawskiego do 4350 km.

17 lipca o 13.20 pełniący rolę pojazdu aktywnego APOLLO rozpoczął serię 4 kolejnych manewrów silnikowych prowadzących do spotkania ze statkiem SOJUZ. O 14.02 odległość między pojazdami ZSRR i USA wynosiła 441 km, o 15.15 około 150 km, o 16.14 już tylko 39 km. O 16.55, kiedy odległość między statkami zmalała do kilkunastu metrów, rozpoczął się lot w formacji. W ramach przygotowań do połączenia pojazdów (z czym zawsze wiąże się niebezpieczeństwo rozhermetyzowania kabiny) kosmonauci ubrali się w skafandry ciśnieniowe.

Kontakt mechaniczny urządzeń cumowniczych nowego typu zainstalowanych w członie orbitalnym statku SOJUZ i członie DM statku APOLLO nastąpił o 17.05. Płaskie występy naprowadzające obu części złącza, połączone z pierścieniami, wsunęły się między siebie, a następnie dociskane dzięki niewielkim impulsom silniczków układu sterowania RCS statku USA naprowadziły na siebie trzy pary zamków przechwytujących umieszczonych na obwodzie pierścieni i w wycięciach występów. Po zadziałaniu zamków (co miało miejsce o 17.09) nastąpiło dalsze zbliżenie pojazdów w wyniku cofnięcia dotychczas wysuniętego pierścienia amerykańskiej części złącza, napędzanego za pomocą układu elektryczno-hydraulicznego. Dzięki temu zetknęły się obie powierzchnie, zadziałał zespół ośmiu umieszczonych tam zamków strukturalnych, połączyły się złącza elektryczne oraz dociśnięte zostały gumowe uszczelki. Nastąpiło to o 17.12. Od tej chwili pojazdy stanowiły jeden obiekt. Załogi doprowadziły do uszczelek sprężony gaz i przystąpiły do sprawdzania połączeń.

Po zakończeniu czynności kontrolnych prowadzonych z kabin obu statków załogi zdjęły skafandry ciśnieniowe. Stafford i Slayton przeszli, zamykając za sobą włazy, do członu DM, zaś Leonow i Kubasow do przedziału orbitalnego statku SOJUZ. Przeprowadzono stopniową zmianę składu i ciśnienia atmosfery w pełniącym rolę śluzy członie DM — od warunków panujących w APOLLO, do tych jakie panowały w pojeździe ZSRR. Wreszcie o 20.16 otwarty został właz i o 20.22 Stafford mógł uścisnąć wyciągniętą doń w przyjaznym geście dłoń Leonowa. Rozpoczęła się pierwsza z serii 4 wizyt. Znaczna jej część poświęcona była kosmicznej dyplomacji". Leonow przekazał Staffordowi flagę ONZ, która wyniesiona w Kosmos w statku SOJUZ miała powrócić na Ziemię w APOLLO. Nastąpiła wymiana podarunków, emblematów wspólnej wyprawy,

flag narodowych ZSRR i USA, nasion drzew. Po wysłuchaniu przemówień okolicznościowych L. Breżniewa i G. Forda 4 kosmonauci: Stafford, Slayton, Leonow i Kubasow zasiedli w przedziale orbitalnym SOJUZA do wspólnego obiadu. Brand pozostawał w przedziale CM APOLLO.

Po posiłku dowódcy załóg podpisali zaświadczenie Międzynarodowej Federacji Lotniczej o połączeniu statków i wymienili egzemplarzę porozumienia ZSRR i USA o współpracy w badaniach i wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej z 24 maja 1972 r. po czym załogi przystąpiły do wspólnych doświadczeń. Polegało to na wymianie 2 pojemników z materiałami biologicznymi oraz kilkakrotnym przetopieniu w amerykańskim piecu wielozadaniowym, znajdującym się w członie DM, próbek metali dostarczonych przez załogę radziecką. Mimo że eksperymentom naukowym poświęcono tylko 2 h, wcześniej powstałe opóźnienie spowodowało, że pierwsza wizyta zakończyła się dopiero 18 lipca o 2.00 nad ranem naszego czasu.

Opoczynek załóg trwał zaledwie 6 h. Po obudzeniu, porannej toalecie, śniadaniu i kontroli stanu systemów pokładowych, rozpoczęła się seria 3 przejść ze statku na statek, przy czym każdorazowo wiązało się to z kilkudziesięciominutowym śluzowaniem w członie DM. Najpierw zamienili się miejscami Leonow i Brand. Dowódca SOJUZA przebywał na pokładzie APOLLO 6 h i wspólnie ze Staffordem i Slaytonem wykonywał zadania naukowo-techniczne. Przeprowadził ponadto reportaż TV na temat Związku Radzieckiego oglądanego z orbity. Astronauci połączyli połówki dwóch bliźniaczych tablic pamiątkowych przywiezione przez oba statki. W tym samym czasie w statku SOJUZ pracowali Brand i Kubasow. Około 16.15 Stafford i Leonow przeszli do SOJUZA, zaś w godzinę później Brand i Kubasow do kabiny APOLLO. O 20.30, znacznie później niż planowano, rozpoczęła się kolejna widowiskowa faza wspólnej wyprawy — konferencja prasowa, w której pośredniczyły Ośrodki Kierowania Lotem pod Moskwą i w Houston. Po jej zakończeniu o 21.40 załogi pożegnały się. Kubasow powrócił do SOJUZA, zaś Stafford do APOLLO.

Odpoczynek astronautów rozpoczął się dopiero 30 min po północy czasu warszawskiego, a więc już 19 lipca i trwał, ze względu na konieczność zmniejszenia opóźnień tylko do 7.40. Około 13.00 zakończyły się przygotowania do rozłączenia pojazdów. Załogi ubrały skafandry ciśnieniowe. Leonow i Kubasow przeszli do lądownika statku SOJUZ, a Stafford, Brand i Slayton zajęli miejsca w przedziale dowodzenia APOLLO. O 13.03 nastąpiło rozdzielenie pojazdów. Statek amerykański oddalił się na około 220 m i przesłonił Słońce, dzięki czemu Leonow i Kubasow mogli w ramach kolejnego eksperymentu wspólnej wyprawy wykonać serię zdjęć korony słonecznej i otoczki gazowej statku USA.

O 13.34 rozpoczęła się trwająca zaledwie 6 min operacja ponownego połączenia pojazdów. Tym razem rolę aktywną spełniał SOJUZ. Zbliżenie obiektów nastąpiło dzięki działaniu jego silników, zaś ich przyciągnięcie w drugiej fazie cumowania — poprzez cofnięcie uprzednio wysuniętego pierścienia jego urządzenia cumowniczego. O 16.25 załogi przeprowadziły ostatnią rozmowę telefoniczną korzystając z przewodowego systemu łączności zespołu SOJUZ—APOLLO a o 16.28 nastąpiło ostateczne rozdzielenie statków. W ciągu 3 następnych godzin trwał jeszcze lot w formacji, który wykorzystano na badanie pochłaniania promieniowania ultrafioletowego przez ślady atmosfery ziemskiej, jakie daje się obserwować jeszcze na wysokości ponad 200 km. O 20.49 APOLLO wykonał manewr przejścia na niższą orbitę, kończąc tym samym program wspólnych działań pojazdów i załóg ZSRR i USA.

Następny dzień, 20 lipca, poświęcono na doświadczenia naukowe prowadzone według odrębnych dla SOJUZA i APOLLO programów. Lądowanie SOJUZA-19 nastąpiło 21 lipca po 142 h 31 min od chwili startu. Leonow i Kubasow rozpoczęli przygotowania do powrotu o 9.05. Silnik hamujący uruchomiono o 11.10. Po 12 min, nad Afryką, lądownik oddzielił się od pozostałych członów statku, by o 11.51 osiąść na kazachskim stepie, kończąc tym samym swój udział w historycznym locie.

Lot statku APOLLO trwał jeszcze 3 dni. Czas ten Stafford, Brand i Slayton wykorzystali na realizację 22 doświadczeń przewidzianych w ich samodzielnym programie, w tym 4 biomedycznych, 11 o charakterze technicznym, 3 poświęconych astronomii i 4 obserwacjom i badaniom Ziemi i jej najbliższego otoczenia. Na dzień przed wodowaniem astronauci USA odbyli konferencję prasową.

24 lipca, po wypełnieniu wszystkich zadań, załoga APOLLO ubrana w skafandry zajęła miejsca w przedziale dowodzenia. O 21.36 uruchomiono główny silnik APOLLO Po zakończeniu hamowania odrzucono człony DM i SN i kabina weszła w atmosferę. O 22.13, na wysokości 7 km, otworzyły się główne spadochrony. Po 5 min APOLLO zetknął się z powierzchnią oceanu. Wielki lot zakończył się. Od startu SOJUZA upłynęło 224 h 58 min, zaś od startu APOLLO 217 h i 28 min. Statki ZSRR i USA pozostawały połączone przez 46 h 42 min (43 h 54 min + 2 h 48 min).

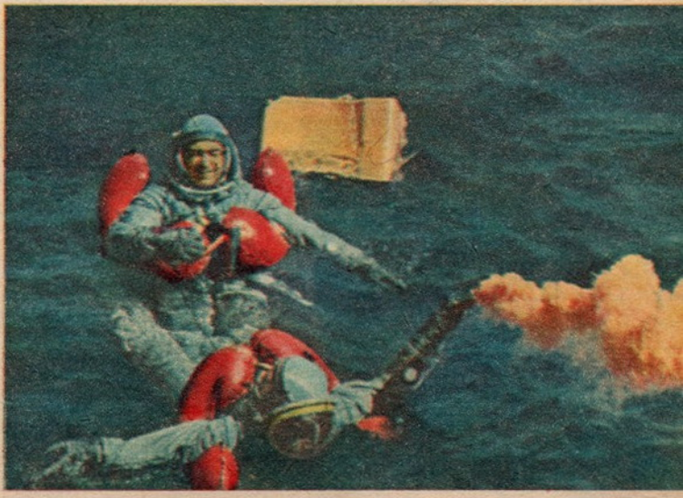
Program SOJUZ—APOLLO, uważany słusznie za jedno z najważniejszych przedsięwzięć w historii kosmonautyki, mógł dojść do skutku dzięki współpracy ZSRR i USA i ten właśnie fakt stanowi o jego historycznym znaczeniu. Od strony naukowo-technicznej wspólnoty lot, choć bardzo cenny i ciekawy, zawierał stosunkowo niewiele elementów nowych. Doświadczenia naukowe, zwłaszcza sztuczne zaćmienie Słońca w celu obserwacji korony słonecznej oraz badania nad otrzymywaniem nowych materiałów w warunkach lotu kosmicznego, uzupełniły jedynie wcześniejsze eksperymenty tego rodzaju zrealizowane w laboratorium SKYLAB i mogłyby być zrealizowane przez oba państwa we własnym zakresie. Ale pierwszy wspólny program astronautyczny Związku Radzieckiego i Stanów Zjednoczonych to nie tylko kilka czy kilkanaście eksperymentów i pomyślna próba nowego urządzenia cumowniczego. To także nawiązanie przez Akademię Nauk ZSRR i NASA bliskich kontaktów organizacyjnych i stworzenie podczas kilkuletnich przygotowań tradycji ścisłej, roboczej współpracy obu organizacji. To również narodziny atmosfery zaufania towarzyszącej wspólnemu lotowi, dzięki której ogromny wysiłek organizacyjny i środki zaangażowane przez oba państwa w realizację programu SOJUZ—APOLLO będą procentować kolejnymi międzynarodowymi przedsięwzięciami w dziedzinie badania i wykorzystania przestrzeni kosmicznej.

Bieżące komentarze sugerowały możliwość powtórzenia lotu SOJUZ—APOLLO. Jest to mało prawdopodobne. Następnego poważniejszego wspólnego przedsięwzięcia astronautycznego ZSRR i USA należy oczekiwać raczej dopiero za 4—5 lat, kiedy gotowy będzie amerykański pojazd transportowy wielokrotnego użycia SPACE SHUTTLE. Może dojść wówczas do połączenia tego obiektu z radziecką stacją orbitalną, lub też wyniesienia w Kosmos za jego pomocą stacji SALUT. Jako jedno z poważniejszych, branych pod uwagę wspólnych przedsięwzięć w dziedzinie lotów bezzałogowych, wymienia się budowę przez ZSRR i USA dwuczłonowego, złożonego z lądownika i członu orbitalnego pojazdu do sprowadzania próbek gruntu z Marsa.

Mgr inż. **JERZY WIERZBOWSKI**

Dowódcy statków kosmicznych: Stafford i Leonow podczas lotu treningowego w symulatorze radzieckim.

A oto historyczne spotkanie dowódców po połączeniu się obu statków.
Poniżej: Załoga „Sojuza" podczas treningu Zdjęcia: APN



PODSTAWY LOTNICTWA I TROCHĘ KOSMONAUTYKI

Piętnaście lat temu, o ile dobrze pamiętam, Szymon Pilecki opublikował małą, podręczną encyklopedię podstawowych wiadomości o lotnictwie. Obecnie rozszerzył swą pracę o zagadnienia kosmonautyki, całość w miarę unowocześnił i oto otrzymaliśmy piękny, solidny, blisko pół tysiąca stronic liczący tom zarysu encyklopedycznego zatytułowanego „Lotnictwo i kosmonautyka". Istnieją już co prawda popularne słowniki i encyklopedie lotnicze, ale nie zawsze zadowalają one coraz bardziej wybrednych czytelników.

W encyklopedii typowej znajdujemy bardzo oszczędne wyjaśnienie danego „hasła". W zarysie encyklopedycznym S. Pileckiego omawiane są natomiast poszczególne zagadnienia zgrupowane tematyczne na przykład z mechaniką lotu (tu dowiadujemy się co to jest pułap, zasięg, jakie siły działają podczas akrobacji itp.), zespołami napędowymi, nawigacją czy techniką rakietową. Zarys encyklopedyczny pomija natomiast jako już nie należące do tematu wykazy nazwisk lotników, wytwórni samolotów i inne „hasła" nie związane z podstawowymi wiadomościami o lotnictwie.

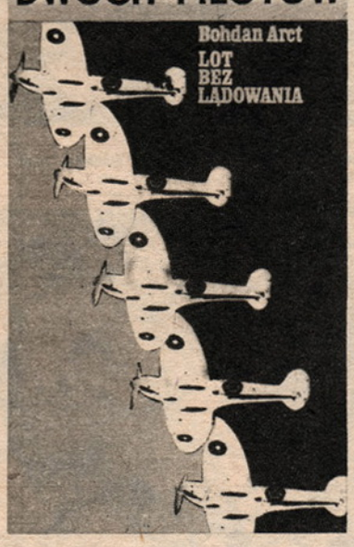
Książka S. Pileckiego składa się z 16 rozdziałów, w których zawarto następującą tematykę: rys historyczny, podstawy aerodynamiki, mechanikę lotu, zespoły napędowe, samoloty, pionowzloty, wyposażenie statków latających, urządzenia ratownicze, szybowce i szybownictwo, aerostaty, meteorologia, nawigacja, lotniska, uzbrojenie lotnicze, technika rakietowa i loty międzyplanetarne. Już z zestawienia tematów można się domyślić, jak ogromnej pracy podjął się autor. Na marginesie można odnotować, że jeden z pierwszych słowników lotniczych „1000 słów o lotnictwie", wydany w 1958 roku (w Wyd. MON), opracowany został przez sześcioosobowy zespół, w skład którego wchodziło dwóch konstruktorów lotniczych, pilot wojskowy, pisarz lotniczy, dwóch dziennikarzy i pilot sportowy. Z tym większym podziwem patrzeć należy na pracę S. Pileckiego, który sam jeden potrafił poradzić sobie z wszystkimi trudnościami, jakie pojawiają się przy pisaniu książki zawierającej podstawowe, a więc oczywiście bezbłędne, nieomal jak w elementarzu Falskiego, wiadomości.

Zarys encyklopedyczny opracowany został bardzo starannie. Układ jest przejrzysty, język poprawny, a tekst częstokroć ilustrowany fotografią lub rysunkiem. Całość godna polecenia wszystkim, którzy pragną mieć dosłownie pod ręką informacje z różnych dziedzin lotnictwa. Nie jest to przecież książka dla inżynierów albo pilotów, chociaż przyda się również i tym, którzy chcieliby odświeżyć swoje wiadomości.

A oto kilka uwag, które można uznać za krytyczne. Wydaje się, że autor zbyt skąpo uaktualnił swą pracę. Świadczą o tym opisy na przykład lotów kosmicznych z ostatnimi informacjami... sprzed sześciu lat. Gdy chodzi o technikę rakietową, to w osobnym rozdziale omówiono wyłącznie technikę na usługach wojska, a więc opisano tylko pociski rakietowe, pomijając całkowicie zagadnienia cywilne, jakże dziś szerokie. Wydaje się, iż autor zbyt mało miejsca poświęcił kosmonautyce, co obiecuje przecież w tytule książki. Jeśli chodzi o ilustracje, to nie wszystkie zostały zbyt starannie dobrane. W książce wydanej w roku 1975 chyba nie powinny być pokazywane typy np. szybowców już nie budowanych, podczas gdy brak rysunków przedstawiających konstrukcje ostatniej doby. Zrozumiałe jest, że w tego rodzaju publikacji pewne podstawowe pojęcia nie zmieniają się, ale rysunek starego śmigłowca SM-1 mógł być zastąpiony obecnie produkowanym turbinowym Mi-2. Podobnych przykładów znalazłoby się jeszcze trochę. Wymieniam je po prostu dlatego, aby w drugim nakładzie książki można było dokonać zmiany ilustracji. A jeśli już mowa o ilustracjach, to aż trzy oryginalne rysunki zostały zaczerpnięte z książeczki „Przegląd samolotów bombowych", o czym niestety ani jedna wzmianka bibliograficzna nie wspomina.

I jeszcze jedna, tym razem pochwalna uwaga. Książka otrzymała solidną oprawę i obwolutę. Szkoda tylko, że tego rodzaju wydawnictwo popularne ukazuje się w niewielkim w stosunku do potrzeb nakładzie. (l)

SZYMON PILECKI ● LOTNICTWO I KOSMONAUTYKA ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — Warszawa 1975. Nakład 5 000 egz. str. 448, cena 100 zł.



NIEZNANE LOSY DWÓCH PILOTÓW

Gdyby żył Bohdan Arct, miałby znakomitą okazję zebrania materiału do drugiego tomu swej opowieści pt. „Lot bez lądowania", która nie tak dawno ukazała się na półkach księgarskich. Napisałby tom drugi opowieści między innymi dlatego, ponieważ jeden z bohaterów „Lotu bez lądowania" mieszka w Polsce, czytał książkę i potwierdza fakty podane przez Janinę Radlińską, żonę Richarda, który w okresie minionej wojny dowodził 128 Kanadyjskim Dywizjonem Myśliwskim RAF.

Książka napisana przez Bohdana Arcta powstała w sposób niecodzienny, podobnie jak i niecodzienne są dzieje dwóch polskich pilotów myśliwskich. Dlaczego? Inspiracją do napisania książki był list wspomnianej już Janiny Radlińskiej do Bohdana Arcta w okresie jej odwiedzin rodziny w Polsce. Na stałe bowiem mieszka w Kanadzie. Otóż do swego listu dołączyła ona trzy arkusze maszynopisu o dwóch Polakach z 128 dywizjonu, oparte na znanych jej faktach oraz opowiadaniach męża.

Początkowo Bohdan Arct miał wątpliwości co do nadesłanego materiału, ponieważ nie słyszał nigdy o Polakach, którzy walczyli w 128 dywizjonie (nie dowiedział się również o żadnych szczegółach poprzez ambasadę kanadyjską). Maszynopis Janiny Radlińskiej zawierał jednak wiele autentycznych nazwisk, wydarzeń i miejscowości, a sam dowódca dywizjonu Richard Radlinsky okazał się osobą znaną w lotnictwie kanadyjskim. Autor przystąpił więc do pisania opowieści.

W marcu 1943 r. przybyli do 128 dywizjonu dwaj Polacy: Henryk Daniłowicz oraz Roman Szarejko. Poznali się w Jugosławii, w czasie ucieczki z okupowanej Polski. Razem ukończyli szkołę lotniczą w Indiach, latali w dywizjonie transportowym, a następnie byli pilotami rozprowadzającymi samoloty.

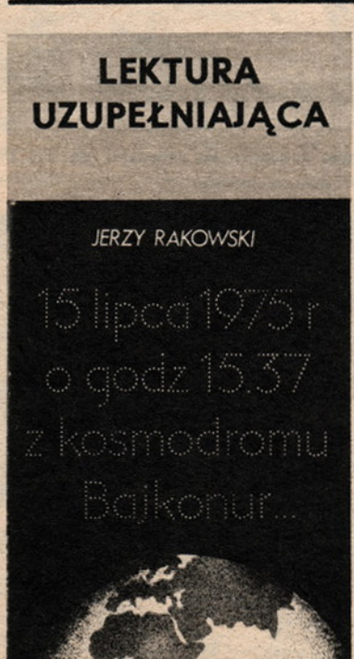
Dywizjon 128 wykonywał loty bojowe w Afryce Północnej, następnie walczył w czasie inwazji na Sycylię. Z kolei przeniósł się na Sardynię. W maju 1945 r. polskim pilotom zaproponowano pozostanie w RAF-ie na zasadzie kontraktu. Niezbyt chętnie go podpisali i skierowani zostali do 396 dywizjonu, który stacjonował koło Manili na Filipinach. Po wielu latach Janina Radlińska dowiedziała się, że Daniłowcz i Szarejko dotarli na Filipiny, ale długo tam nie pozostali. Pewnego dnia zniknęli jak kamfora, pozostawiając swoje wszystkie rzeczy w miejscu zakwaterowania. Od tej chwili ślad po dwóch polskich pilotach myśliwskich całkowicie zaginął. Państwo Radlińscy, mieszkający w Montrealu, na pamiątkę po tych lotnikach dali dwom swoim synom imiona Roman i Henryk.

Ostatnio dowiedziałem się, że przedstawiciel „Głosu Wybrzeża" J. Dymczak wyruszył pewnego dnia do Aniołowa po zapoznaniu się — jak się domyślam — z korespondencją jaka nadeszła do redakcji. W Aniołowie, kilkanaście kilometrów od Elbląga, mieszka bowiem Roman Szarejko. Pracuje jako elektryk w Przedsiębiorstwie Instalacyjno-Montażowym.

Książkę pt. „Lot bez lądowania" Roman Szarejko przeczytał zupełnie przypadkowo. Większość faktów w niej zawartych odpowiada prawdzie. Otóż zagadkowe ich zniknięcie miało mniej więcej taki przebieg: pewnego dnia przechadzając się po porcie zaproszeni zostali obaj na statek przez polskich marynarzy, z którymi odpłynęli do Europy. We Francji ich drogi rozeszły się: Daniłowicz ożenił się i wyjechał do Kanady, a Szarejko przybył do Polski i osiadł na stałe w Aniołowie.

Książkę Arcta czyta się lekko i z zainteresowaniem. Należy do lepszych pozycji tego autora. (m)

BOHDAN ARCT ● LOT BEZ LĄDOWANIA ● Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza, Warszawa 1975, nakład 30 000 egz., str. 364, cena 32 zł.



LEKTURA UZUPEŁNIAJĄCA

Ta książeczka typu kieszonkowego, o nieco przydługim tytule i nieatrakcyjnej okładce, zasługuje z pewnością na uwagę ze względu na swą treść. Jej ukazanie się w lipcu br., tuż przed radziecko-amerykańskim eksperymentem kosmicznym „Sojuz-Apollo", zaliczyć należy bez wątpienia do wydarzeń szczególnych w naszym ruchu wydawniczym, ze względu na szybkość jej ukazania się. Krajowa Agencja Wydawnicza RSW „Prasa-Książka-Ruch" miała duże wyczucie, by publikacją Jerzego Rakowskiego pt. „15 lipca 1975 r. o godz. 15.37 z kosmodromu Bajkonur..." wyjść naprzeciw ogromnemu u nas zainteresowaniu eksperymentem „Sojuz-Apollo". Teraz po dwóch miesiącach od tego wydarzenia wertuję ją ponownie i sądzę, że nie straciła swej aktualności. Chciałbym tę książeczkę polecić tym wszystkim Czytelnikom, którzy nie zapoznali się z nią dotychczas, bo — jak mi się zdaje — zostało jeszcze co nieco w kioskach z 90-tysięcznego nakładu.

Autor, Jerzy Rakowski, od maja 1972 r. stały korespondent „Sztandaru Młodych" w Moskwie, miał w stolicy ZSRR sporo możliwości bezpośredniego kontaktu z radziecką kosmonautyką. Spotykał się z kosmonautami, uczestniczył w konferencjach prasowych poświęconych przygotowaniom do radziecko-amerykańskiego eksperymentu, był w Gwiezdnym Miasteczku, spotykał interesujących ludzi. Wszystko to pozwoliło mu zebrać interesujący materiał z historii i dnia dzisiejszego radzieckiej kosmonautyki. Zawarł go właśnie w książeczce, która szybko i we właściwym czasie ukazała się nakładem Krajowej Agencji Wydawniczej dla wszystkich interesujących się zarówno samym eksperymentem jak i w ogóle kosmonautyką.

O ile wiem, Rakowski w swej działalności publicystycznej nie zajmował się specjalnie tematyką popularnonaukową. Z tym większym uznaniem trzeba podkreślić, że swą publikację przygotował rzetelnie, do tego nawet stopnia, iż posługuje się terminologią techniczną według nowo obowiązującego układu SI. Wprawdzie autor określa eksperyment „Sojuz-Apollo" jako wydarzenie epokowe, ale wyszło mu to zapewne spod pióra w ferworze emocji w toku przygotowywania tej publikacji.

Omawiany tomik zawiera żywo napisane reportaże, relacje, wywiady, stanowiące próbę przedstawienia przygotowań nie tylko do eksperymentu „Sojuz-Apollo", ale i historii podboju Kosmosu, udziału w tym radzieckich uczonych.

Treść książeczki podzielona została na trzy rozdziały. Pierwszy — „Spotkanie w Kosmosie" — związany jest ściśle z radziecko-amerykańskim eksperymentem, dając niezbędne na ten temat informacje. W rozdziale drugim pt. „Oni torowali drogę" daje autor relacje z Kaługi — miasta Ciołkowskiego, kreśli ciekawie sylwetkę Głównego Konstruktora — S. Korolewa, przytacza wspomnienie Gagarina z pierwszego lotu człowieka w Kosmos, pisze o Tierieszkowej-Nikołajewej, gen. Kamaninie — pierwszym dowódcy oddziału radzieckich kosmonautów, o uczonych i inżynierach. Rozdział trzeci, najobszerniejszy, poświęcony jest historii lotów kosmicznych, od 4 października 1957 r., aż do wspólnego radziecko-amerykańskiego eksperymentu kosmicznego. Mowa w nim m.in. o „Wostokach", Woschodach", „Sojuzach", „Łunochodach" i „Salutach" oraz statkach floty kosmicznej. Rozdział kończą: relacje z wizyty w Gwiezdnym Miasteczku, odpowiedzi kosmonautów na pytania dziennikarzy oraz ważniejsze daty z drogi człowieka w Kosmos.

Książeczkę Rakowskiego ilustrują liczne zdjęcia, spośród których nie wszystkie odbite są najlepiej, mimo że publikacja wydana została na lepszym papierze.

Ze względu na żywy język i popularność ujęcia tematu bardzo bym tę książeczkę polecał młodzieży szkolnej. Zresztą — nie tylko. Jest to dobra lektura uzupełniająca do relacji bieżących środków masowego przekazu. (kon)

JERZY RAKOWSKI ● 15 LIPCA 1975 R. O GODZ. 15.37 Z KOSMODROMU BAJKONUR... ● Krajowa Agencja Wydawnicza RSW „Prasa-Książka-Ruch" — Warszawa 1975. Str. 128, cena 12 zł, nakład 90 000+ +260 egz.

MISTRZOSTWA POLSKI MODELI NA UWIĘZI

Tekst i zdjęcia:

STEFAN SMOLIS

Obok model samolotu Ryan Super Jerzego Adamca z Opola, zwycięzcy w klasie F4B i grupie juniorów.

Tradycyjnie 40 już mistrzostwa Polski modeli latających na uwięzi odbyły się w dniach 30 sierpnia — 1 września na torach modelarskich w Częstochowie.

A oto kilka informacji. W klasie F4B — makiety, w której startowało najwięcej, bo 22 zawodników, pojawił się doskonale latający model samolotu Tu-2, wykonany przez Lecha Podgórskiego z Torunia. Z przyjemnością patrzyło się, jak model kołował do startu, jak realistycznie latał, chował w locie podwozie, wykonywał międzylądowanie i podchodził do lądowania. Podgórski pokazał zgromadzonym, jak modelarz powinien przygotować się na zawody. Demonstrował napełnianie zbiorników paliwa własnoręcznie wykonaną pompą odśrodkową z wirnikiem łopatowym. Widzieliśmy też, jak w bardzo szybkim czasie uruchamia silniki, a to dzięki również własnoręcznie skonstruowanemu rozrusznikowi elektrycznemu.

Były też doskonałe starty mistrza świata Jerzego Ostrowskiego. Jego model samolotu P-38L „Lightning" był klasą dla siebie. Z przyjemnością oglądaliśmy loty modelu RWD-10, który demonstrował Edward Haniszewski z Łodzi. Model pamięta bardzo dawne czasy, gdy jeszcze nie było torów modelarskich, a zawody odbywały się na płytach lotnisk.

Wśród juniorów zabłysnął na mistrzostwach Jerzy Adamiec z Opola. Jest on uczniem drugiej klasy liceum ogólnokształcącego. Jak mówi, modelarstwem lotniczym zajmuje się od pierwszej klasy szkoły podstawowej. Jego model samolotu Ryan Super mógł się podobać. Był bardzo starannie wykonany, malowany i doskonale latał. Były też inne modele godne uwagi jak: Dewoitine — S. Gałdyńskiego z Łodzi, P-11C — G. Pasierbińskiego z Opola, „Mosquito" — Z. Jurka z Opola czy też „Mustang" — K. Leszcza z Poznania.

W klasie F2C (wyścig zespołowy) można zaobserwować duży postęp w sprawnej obsłudze modeli przez mechaników, którzy posiadali specjalne zbiorniki ciśnieniowe przytwierdzone do ramienia i w szybkim czasie uruchamiali modele do dalszych lotów. Tu najlepszymi okazali się warszawiacy Paweł Włodarczyk i Antoni Sulisz.

W modelach akrobacyjnych prym wodził Jerzy Ostrowski z Częstochowy, demonstrujący bardzo dokładne wykonanie figur akrobacyjnych przy jednoczesnym zastosowaniu w silniku doskonale działającego tłumika. Pozostali zawodnicy w tej klasie — to też modelarze o dużych uzdolnieniach w pilotażu modeli. Otrzymali oni więc wiele braw od publiczności za piękne loty.

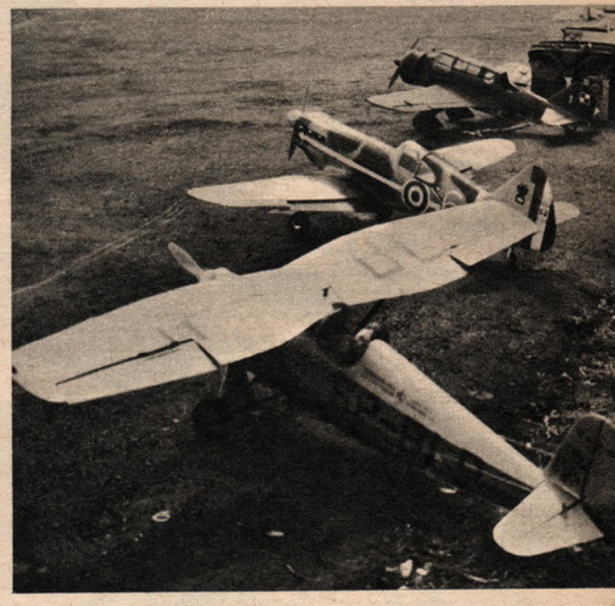
W modelach szybkich, mimo wysiłków ze strony zawodników, wyniki nie są rewelacyjne. Jedynie Andrzej Rachwał z Aeroklubu Śląskiego osiągnął prędkość na poziomie europejskim — 230 km/h. W poprzednich mistrzostwach latał lepiej (253,5 km/h).

Można mieć szereg uwag pod adresem gospodarzy z Aeroklubu Częstochowskiego. Chodzi o to, aby na przyszłych mistrzostwach urządzić dla zawodników odpowiednie boksy poza ogrodzeniem torów, a na start dopuszczać tylko zainteresowanych zawodników.

Oto przykład nie uwzględnienia przepisów modelarskiego BHP. Podczas kołowania modelu, przez nieumiejętne nim sterowanie, znienacka zostali uderzeni przez model członkowie obsługi mistrzostw. Stało się to kilka metrów poza kręgiem startów.

Moim zdaniem, należy również odgrodzić od siebie oba tory. Przy startach modeli szybkich i w wyścigu może dojść do tego, że model urwie się z linki i uderzy modelarzy znajdujących się na obok leżącym torze.

Leci model samolotu Lockheed P-38L „Lightning" mistrza świata Jerzego Ostrowskiego.



Modele ekipy łódzkiej. Na pierwszym planie RWD-10 Haniszewskiego.

Mistrzowie Polski w wyścigu zespołowym P. Włodarczyk i A. Sulisz z Aeroklubu Warszawskiego.

Zawody odbyły się w prawdziwie sportowej atmosferze, co niewątpliwie jest także zasługą sędziego głównego, Włodzimierza Krzyżanowskiego z Aeroklubu Opolskiego, który potrafił z wielkim taktem prowadzić konkurencje, a publiczności odpowiednio je komentować.

NAJLEPSZE WYNIKI

F2B — akrobacyjne — seniorzy: 1. J. Ostrowski (Aer. Częstochowski) — 6 509 pkt., 2. S. Kraszewski (Aer. Warszawski) — 5 887 pkt., 3. J. Wąsik (Aer. Warszawski) — 5 052 pkt. Startowało 10 zawodników.

F2B — akrobacyjne — juniorzy: 1. P. Dziuba (Aer. Warszawski) — 4 963 pkt., 2. A. Dzięcielski (Aer. Gdański) — 2 923 pkt., 3. J. Abczyński (Aer. Warszawski) — 2 649 pkt. Startowało 10 zawodników.

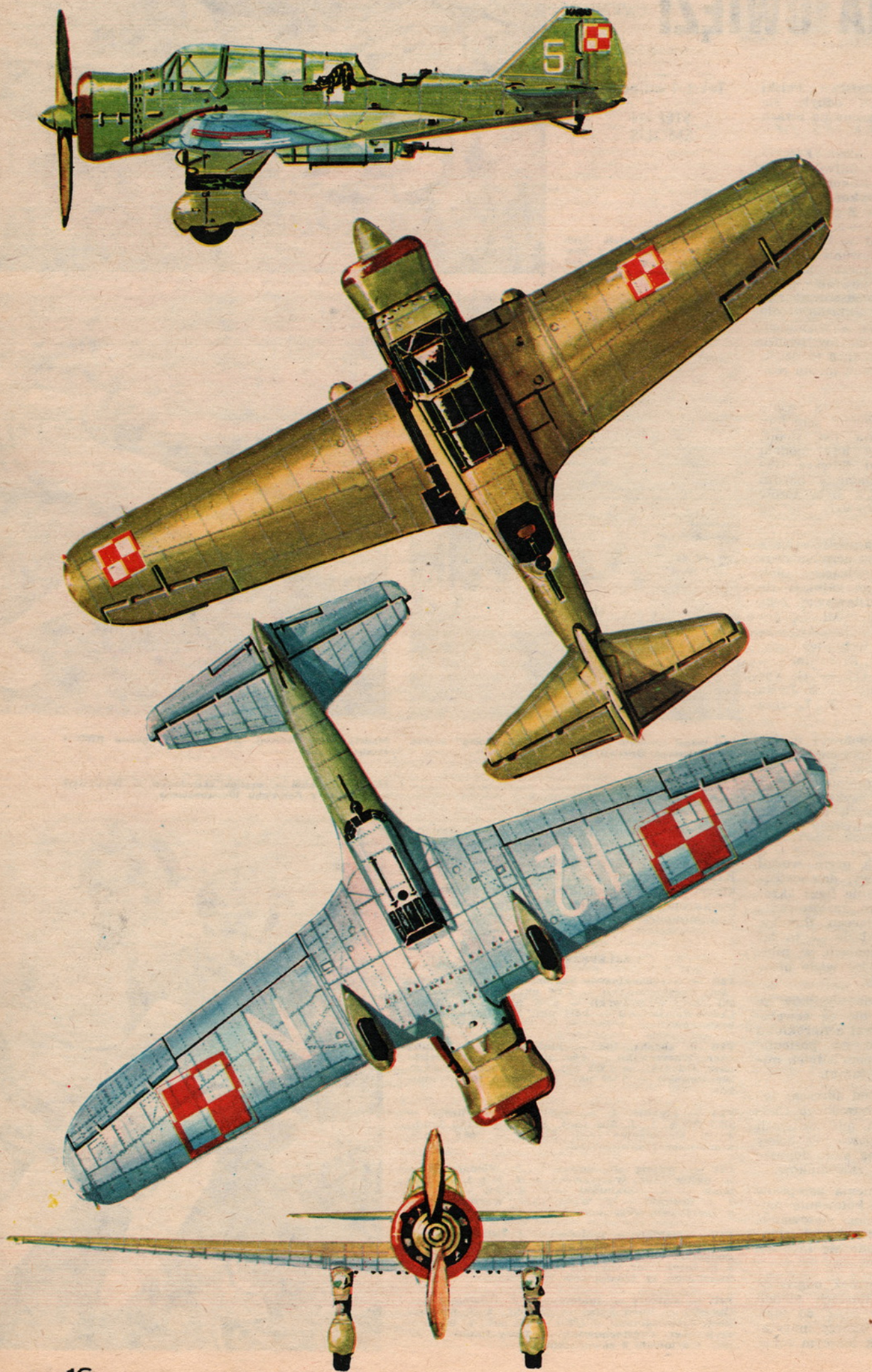
F2A — szybkie: 1. A. Rachwał (Aer. Śląski) — 230,7 km/h, 2. J. Sus (Aer. Śląski) — 210,5 km/h, 3. A. Malowaniec (Aer. Śląski) — 206,8 km/h. Startowało 7 zawodników.

F2C — wyścig zespołowy: 1. P. Włodarczyk — A. Sulisz (Aer. Warszawski) — 9′ 35″; 2. A. Ziemiak — A. Gałkowski (Aer. Śląski) — 9′ 46″; 3. J. Rosiński — J. Wąsik (Aer. Warszawski) — 0. Startowało 10 zespołów.

F4B — makiety — seniorzy: 1. J. Ostrowski (Aer. Częstochowski) — „Lightning" — 1 166 pkt., 2. L. Podgórski (Aer. Pomorski) — Tu-2 — 1 071 pkt., 3. Z. Jurek (Aer. Opolski) — „Mosquito" — 899 pkt. Startowało 14 zawodników.

F4B — makiety — juniorzy: 1. J. Adamiec (Aer. Opolski) — Ryan Super — 576 pkt., 2. J. Szumski (Aer. Jeleniogórski) — UT-2 — 456 pkt., 3. W. Popczyk (Aer. Częstochowski) — Tipsy-Junior — 429 pkt. Startowało 8 zawodników.

PZL — 23B „KARAŚ"



Samolot PZL-23 „Karaś", podstawowy samolot rozpoznawczy i bombardujący polskiego lotnictwa wojskowego z drugiej połowy lat trzydziestych. Ogółem zbudowano 300 samolotów poszczególnych wersji „Karasia". Obok przedstawiamy barwny plan tego samolotu, noszącego oznaczenie 23-B. Uwidoczniono na planie barwy podzespołów płatowca, znaki eskadry i inne szczegóły, które powinny ułatwić pracę modelarzom. Zarówno tym, którzy dysponują modelami z tworzyw sztucznych jak tym, którzy zechcą zbudować samodzielnie oryginalny model samolotu. Na burcie kadłuba umieszczono znak 55 eskadry liniowej 5 pułku lotniczego (czający się tygrys na tle krzyża).

Samoloty „Karaś" w liczbie 118 sztuk znajdowały się w naszych jednostkach bojowych w roku 1939. Na „Karasiach" prowadzili rozpoznanie powietrzne, na tychże samolotach walczyli polscy lotnicy z przeważającymi siłami wojsk hitlerowskich, zadając im dotkliwe straty.

Podstawowe dane techniczne samolotu wersji „B" przedstawiały się następująco: rozpiętość — 13,95 m, długość — 9.68 m, masa własna — 1980 kg, masa całkowita 3526 kg, prędkość maks. 319 km/h, pułap — 7300 m, zasięg 1260 km.

Jeśli chodzi o szczegóły wykonawcze modelu, dodać można, że istniejący obecnie w CSH zestaw lakierów umożliwia dobór właściwych barw do pomalowania „Karasia", a oryginalne kalkomanie zawierające znaki i numery polskich eskadr walczących we wrześniu 1939 roku ułatwią pracę przy tym bardzo efektownym i historycznym modelu samolotu. (I)

Rysował: Adam Jońca

KLUB 1:72

Często, w różnych sprawach, dostajemy od naszych Czytelników listy, w których zawarte są pytania np. takiego typu: kto ma rację — Bohdan Arct, Jan Jokiel czy „Skrzydlata"? Wiele listów napłynęło w sprawie Bitwy o Anglię. Aby wyjść naprzeciw życzeniom i postulatom naszych korespondentów, zamieszczamy poniżej obszerny materiał źródłowy na temat Bitwy o Anglię, opracowany przez naszego współpracownika Andrzeja R. Janczaka. Prostuje on wiele nieścisłości zawartych w dotychczasowych publikacjach książkowych i prasowych.
Będziemy wdzięczni tym, którzy nadeślą nam zwięzłe uzupełnienia oraz uwagi. (Red.)

Motto:
„Nigdy dotąd w dziedzinie ludzkich konfliktów, tak wielu nie zawdzięczało tak wiele, tak nielicznym" — premier brytyjski Winston Churchill na posiedzeniu Parlamentu. Londyn, wrzesień 1940 r.

19 lipca 1940 roku na posiedzeniu Reichstagu w Berlinie Hitler po raz ostatni zwrócił się do rządu Wielkiej Brytanii z wezwaniem do zawarcia pokoju. Otrzymawszy w zamian od premiera Churchilla niezbyt cenzuralną odpowiedź, dwa tygodnie później, 1 sierpnia, podpisał dyrektywę OKW nr 17, opatrzoną kryptonimem „Seelöwe" (Lew morski). W oparciu o ten dokument, 2 sierpnia marszałek Herman Goering podpisał plan o kryptonimie „Adlerangriff" (Atak orłów), będący zbiorem szczegółowych wytycznych do ataku powietrznego na Wielką Brytanię.

W operacji „Lew Morski" wzięły udział trzy floty powietrzne: — 2 Flota Powietrzna, dowodzona przez feldmarszałka Alberta Kesselringa, działająca z terenów Holandii i Belgii — 3 Flota Powietrzna, dowodzona przez feldmarszałka Hugo Speerle, działająca z lotnisk północnej Francji; — 5 Flota Powietrzna, dowodzona przez generała Hansa Juergena Stumpffa, działająca z lotnisk w Norwegii i Danii.

Do działań tych, 2 i 3 floty wystawiły: 900 myśliwców typu Messerschmitt 109 i Messerschmitt 110; 875 bombowców typu Heinkel 111, Junkers 88 i Dornier 17 oraz 300 bombowców nurkujących typu Junkers 87 „Stuka". Mniejsza liczebnie 5 flota wystawiła 123 bombowce oraz 34 dwumiejscowe myśliwce Me-110.

Czoło hitlerowskiej nawale miało stawić 1253 pilotów alianckich pełniących służbę w Royal Air Force. Byli wśród nich: Anglicy, Amerykanie, Południowoafrykańczycy, Australijczycy, Belgowie, Czesi, Francuzi, Irlandczycy, Jamajczycy, Kanadyjczycy, Polacy, Szkoci, Walijczycy i Nowozelandczycy. Większość z tej grupki była pilotami myśliwskimi, reszta to zbieranina z lotnictwa obrony wybrzeża, współpracy z armią lądową i szkolnictwa.

Piloci RAF przystąpili do obrony z 704 samolotami myśliwskimi, z czego 620 stanowiły maszyny pierwszoliniowe typu: Hawker „Hurricane" i Vickers Supermare „Spitfire".

Lotnictwo bombowe RAF — które można było wykorzystać do akcji odwetowych — liczyło w połowie sierpnia 1940 r.: 436 samolotów typu Bristol „Blenheim", Bristol „Beaufighter" i Fairey „Battle".

Obronę powietrzną kraju wspierało 2 000 dział różnego kalibru, w tej liczbie 1 200 szt. ciężkiego i średniego kalibru, oraz 1 500 balonów zaporowych rozmieszczonych w południowej Anglii.

Osobną kartę w historii „Bitwy o Anglię" odegrała sieć stacji radiolokacyjnych, rozmieszczonych wzdłuż południowego wybrzeża. W odległości 45 km jedna od drugiej, zamontowano nad Kanałem La Manche 80 stacji, których promień działania wynosił przeciętnie 130 km. Samoloty wroga lecące na wysokości 4 500 m wykrywane były przez stacje w odległości 200 km od wybrzeża, „intruzi" na wysokości 150 m byli trudniej uchwytni — z odległości 75 km.

Historycy brytyjscy dzielą „Bitwę o Anglię" na pięć faz.

W pięciu fazach „Bitwy o Anglię" Luftwaffe poniosła następujące straty:

OKRES BITWY	WEDŁUG ŹRÓDEŁ BRYTYJSKICH	WG ŹRÓDEŁ NIEMIECKICH		
		ZESTRZELONE		USZKODZONE
		PEWNE	PRAWDOP.	
I FAZA	188	192	63	77
II FAZA	755	403	213	127
III FAZA	643	378	243	115
IV FAZA	846	435	243	161
V FAZA	26	325	134	163
Ogółem w Bitwie	2692	1733	896	643

I FAZA: 10 lipca — 7 sierpnia 1940 r. — preludium Bitwy. Okres ataków Luftwaffe na konwoje statków alianckich na Kanale La Manche.

II FAZA: 8 — 23 sierpnia 1940 r. — okres ataków Luftwaffe na lotniska obrony wybrzeża oraz stacje radarowe w obszarze: Kent, Sussex, Isle of Wight, Ventnor, Bembridge.

III FAZA: 24 sierpnia — 6 września 1940 r. — okres bombardowania lotnisk usytuowanych wokół Londynu.

IV FAZA: 7 — 30 września 1940 r. — okres głównych bombardowań skierowanych w serce Anglii — Londyn.

V FAZA: 1 — 31 października 1940 r. — okres myśliwsko-bombowych akcji Luftwaffe na obiekty o szczególnym znaczeniu przemysłowym i kulturalnym Anglii: Birmingham, Liverpool, Coventry, Nottingham.

Dla lotnictwa myśliwskiego RAF najbardziej krwawym etapem była III FAZA bitwy, w której zginęło 230 pilotów, a 450 maszyn uległo zniszczeniu.

Obsada personalna najważniejszych stanowisk w systemie obronnym Lotnictwa Myśliwskiego RAF (Fighter Command) w okresie „Bitwy o Anglię" przedstawiała się następująco:

Dowódca Fighter Command — gen. broni pil. Sir Hugh Caswall Tremenheere Dowding. Sztab znajdował się w m. Bentley Priory, Stanmore (Middlesex).

9 GRUPA MYŚLIWSKA

W okresie trwania bitwy grupa była w stadium organizacji. Dowódca — gen. bryg. pil. W. A. Mc Claughry. Sztab znajdował się w m. Barton Hall, Preston (Lancashire). Stacje lotnicze podległe grupie nie były przydzielone.

10 GRUPA MYŚLIWSKA

Usytuowana w płd.-zach. części wyspy z zadaniem: „Obrony zachodniej Anglii". Dowódca — gen. bryg. pil. Sir Christopher Joseph Quintin Brand. Sztab znajdował się w m. Rudloe Manor, Box (Wiltshire). Stacje lotnicze podległe grupie i ich dowódcy:

1. ASTON DOWN — płk. pil. G. W. Murlis-Green.
2. BIBURY
3. BOSCOMBE DOWN (stacja lotnictwa szkolno-treningowego) — płk. pil. R. S. Sorley.
4. COLERNE — ppłk. pil. C. E. Beamish.
5. EXETER — mjr. pil. R. S. Mills.
6. ST. EVAL — (stacja lotnictwa obrony wybrzeża) — płk pil. L. G. Croke.
7. FILTON — płk. pil. R. H. Hanmer.
8. HAWARDEN — płk. pil. W. J. Seward.
9. MIDDLE WALLOP — ppłk. pil. D. N. Roberts.
10. PEMBREY — ppłk. pil. J. H. Hutchinson.
11. ROBOROUGH (stacja lotnictwa współpracy z armią lądową).
12. SUTTON BRIDGE — płk. pil. B. B. Caswell.
13. WARMWELL — płk. pil. G. V. Howard.

11 GRUPA MYŚLIWSKA

Ze względu na usytuowanie w płd.-wsch. części wyspy, przejęła na siebie główny ciężar walki. Zadanie brzmiało: „Obrona Londynu i południowo-wschodniej Anglii". Dowódca — gen. bryg. pil. Keith Rodney Park. Sztab znajdował się w m. Hillington House, Uxbridge (Middlesex). Stacje lotnicze podległe grupie i ich dowódcy:

1. BIGGIN HILL — płk. pil. R. Grice.
2. CASTLE CAMPS (satelita lotniska Debden).
3. CROYDON — ppłk. pil. T. B. Prickman.
4. DEBDEN — ppłk. pil. J. L. Fuller-Good.
5. FORD (stacja lotnictwa współpracy z armią lądową) — płk. pil. A. G. Burton.
6. GRAVESEND (lotnisko satelitarne).
7. HAWKINGE — mjr. pil. E. E. Arnold.
8. HENDON — płk pil. Ryder Young.
9. HORNCHURCH — płk. pil. C. A. Bouchier.
10. KENLEY — ppłk. pil. T. B. Prickman.
11. LYMPNE — mjr. pil. D. H. Montgomery.
12. MANSTON — mjr. pil. G. A. Manton.
13. MARTLESHAM HEATH — ppłk. pil. A. D. Farquhar.
14. NORTHOLT — płk. pil. S. F. Vincent.
15. NORTH WEALD — ppłk. pil. F. V. Beamish.
16. REDHILL (satelita lotniska Kenley).
17. ROCHFORD (satelita lotniska Hornchurch).
18. STAPLEFORD ABBOTTS (satelita lotniska North Weald).
19. TANGMERE — ppłk. pil. J. A. Boret.
20. WESTHAMPNETT (satelita lotniska Tangmere).
21. WEST MALLING (satelita lotniska Kenley) — kpt. pil. V. Mercer-Smith.

12 GRUPA MYŚLIWSKA

Usytuowana w centralnej części wyspy z zadaniem: „Obrony wschodnich i środkowych hrabstw Anglii". Dowódca — gen. bryg. pil. Trafford Leigh-Mallory. Sztab znajdował się w m. Watnall, Nottingham (Nottinghamshire). Stacje lotnicze podległe grupie i ich dowódcy:

1. CHURCH FENTON — płk. pil. C. F. Horsley.
2. COLLD WESTON.
3. COLTISHALL — ppłk pil. W. K. Beisiegel.
4. DIGBY — ppłk. pil. I. R. Parker.
5. DUXFORD — ppłk pil. A. B. Woodhall.
6. KIRTON IN LINDSEY — ppłk pil. S. H. Hardy.
7. LECONFIELD — ppłk. pil. L. G. Nixon.
8. RINGWAY (lotnisko należące do 22 Samodzielnej Grupy) — ppłk. pil. J. Blackford.
9. SPEKE — kpt. pil. E. Travers-Smith.
10. WITTERING — ppłk. pil. H. Broadhurst.
11. YEADON — kpt. pil. A. J. Sayer.

13 GRUPA MYŚLIWSKA

Usytuowana w północnej części wyspy, z zadaniem: „Obrony północnej Anglii i Szkocji". Dowódca — gen. bryg. pil. Richard Ernest Saul. Sztab znajdował się w m. Blakelaw Estate, Ponteland Road, Newcastle-upon-Tyne (Northumberland). Stacje lotnicze podległe grupie i ich dowódcy:

1. ACLINGTON — ppłk. pil. H. J. Pringle.
2. ALDERGROVE (lotnisko w pln. Irlandii pod administracją angielskiego Ministerstwa Lotnictwa) — płk. pil. C. S. Richardson.
3. CASTLETOWN.
4. CATTERICK — ppłk pil. G. L. Carter.
5. DREM — ppłk. pil. R. L. Atcherley.
6. DYCE (stacja lotnictwa obrony wybrzeża) — płk. pil. F. Crear.
7. MONTROSE (stacja lotnictwa szkolno-treningowego) — płk. pil. F. H. Coleman.
8. PRESTWICK (stacja lotnictwa szkolno-treningowego).
9. SUMBURGH (stacja lotnictwa obrony wybrzeża) — ppłk. pil. S. H. Harris.
10. TURNHOUSE — ppłk. pil. książę Hamiltonu i Brandonu.
11. USWORTH — ppłk. pil. B. S. Thynne.
12. WEST FREUGH (stacja lotnictwa szkolno-treningowego) — płk. pil. E. R. Openshaw.
13. WICK (stacja lotnictwa obrony Wybrzeża) — płk. pil. E. Digby Johnson.

14 GRUPA MYŚLIWSKA

W okresie trwania bitwy grupa zajmowała się stroną administracyjną — zaopatrzeniem i uzupełnieniem stacji lotniczych wchodzących w skład 13 i 14 Grupy Myśliwskiej. Dowódca — gen. bryg. pil. Malcolm Henderson. Sztab znajdował się w m. Drunmossie Hotel, Inverness (Highland, Szkocja). Stacje lotnicze podległe grupie i ich dowódcy:

1. CASTLETOWN — ppłk. pil. D. F. Atcherley.
2. SKAEBRAE — ppłk. pil. C. F. Grace.

Człon bojowy każdej stacji lotniczej stanowiły dywizjony myśliwskie, zmieniające co jakiś czas miejsce postoju.

Poniżej opracowano dokładne dane dotyczące 67 dywizjonów myśliwskich RAF uczestniczących w „Bitwie". Wykaz zawiera: numer ewidencyjny dywizjonu, nazwę lub patrona, nazwiska dowódców, lotniska na których stacjonował oraz typy samolotów, w które był wyposażony. W wielu z tych jednostek walczyli wówczas Polacy.

1 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. D. A. Pemberton — Tangmere, Northolt, Manston, North Weald, Heathrow, Wittering — „Hurricane" Mk. I.

3 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. S. F. Godden, mjr pil. G. F. Chater — Wick, Castletown, Turnhouse — „Hurricane" Mk. I.

17 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. C. W. Williams, mjr pil. A. G. Miller — Debden, Tangmere — „Hurricane" Mk. I.

19 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. Pinkham, mjr pil. B. J. Lane — Duxford, Fowlmere — „Spitfire" Mk. I.

BITWA O ANGLIĘ

23 Dywizjon Myśliwski — ppłk. pil. L. C. Bicknell, ppłk. pil. G. F. Heycock — Collyweston, Wittering, Middle Wallop, Ford — „Blenheim" Mk. I F.

25 Dywizjon Myśliwski — ppłk. pil. W. W. Loxton, ppłk. pil. Mitchell — Martlesham Heath, North Weald — „Beaufighter" Mk. I F.

29 Dywizjon Myśliwski — ppłk. pil. E. R. Bitmead, ppłk. pil. S. C. Widdows — Digby — „Blenheim" Mk. I F.

32 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. J. Worrall, mjr pil. Crossley — Biggin Hill, Aclington — „Hurricane" Mk. I.

41 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. H. R. Hood, mjr pil. Lister, mjr pil. D. O. Findlay — Hornchurch, Catterick — „Spitfire" Mk. I.

43 Dywizjon Myśliwski „Chińsko-Brytyjski" — mjr pil J. V. Badger, mjr pil. C. B. Hull, mjr pil. T. F. Morgan — Northolt, Tangmere, Usworth — „Hurricane" Mk. I.

46 Dywizjon Myśliwski „Ugandyjski" — mjr pil. J. R. Maclachlan — Digby, Ternhill, Stapleford Tawney — „Hurricane" Mk. I.

54 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. J. A. Leathart, mjr pil. D. O. Finlay, mjr pil. T. P. Dunworth — Hornchurch, Catterick — „Spitfire" Mk. I.

56 Dywizjon Myśliwski „Pandżabu" — mjr pil. G. A. Monton, mjr pil. H. M. Pinfold — North Weald, Boscombe Down — „Hurricane" Mk. I.

64 Dywizjon Myśliwski — mjr pil A. R. Macdonnel — Kenley, Leconfield, Ringway — „Spitfire" Mk. I.

65 Dywizjon Myśliwski „Wschodnich Indii" — mjr pil. H. C. Sawyer, mjr pil. A. L. Holland — Hornchurch, Turnhouse — „Spitfire" Mk. I.

66 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. R. H. Leigh — Coltishall, Kenley, Gravesend — „Spitfire" Mk. I.

72 Dywizjon Myśliwski „Kraju Basuto" — mjr pil. A. R. Collins, mjr pil. E. Graham — Aclington, Biggin Hill, Croydon — „Spitfire" Mk. I.

73 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. J. W. More, mjr pil. M. W. Robinson, mjr pil. A. D. Murray — Church Fenton, Sherburn in Elmet, Castle Camps — „Hurricane" Mk. I.

74 Dywizjon Myśliwski „Trynidadu" — mjr pil. F. L. White, mjr. pil. A. G. Malan — Hornchurch, Wittering, Kirton in Lindsey, Coltishall — „Spitfire" Mk. I, Mk. II A.

79 Dywizjon Myśliwski „Okręgu Madras" — mjr pil. J. H. Hayworth — Hawkinge, Sealand, Aclington, Biggin Hill, Pembrey — „Hurricane" Mk. I.

85 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. P. W. Townsend — Martlesham Heath, Castle Camps, Debden, Croydon, Church Fenton — „Hurricane" Mk. I.

87 Dywizjon Myśliwski „Zjednoczonych Prowincji" — mjr pil. Lovatt Gregg, mjr pil. R. S. Mills — Church Fenton — „Hurricane" Mk. I.

92 Dywizjon Myśliwski „Wschodnich Indii" — mjr pil. P. J. Sanders, mjr pil. A. M. Maclachlan — Pembrey, Biggin Hill — „Spitfire" Mk. I.

111 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. J. M. Thompson — Croydon, Debden, Drem — „Hurricane" Mk. I.

141 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. W. A. Richardson, mjr pil. E. C. Wolfe — West Malling, Hawkinge, Grangemouth, Prestwick, Dyce, Montrose, Turnhouse, Biggin Hill, Drem — „Defiant" Mk. I.

145 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. J. R. Peel — Westhampnett, Drem, Dyce, Montrose — „Hurricane" Mk. I.

151 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. E. M. Donaldson, mjr pil. J. A. Gordon, mjr pil. West — Martlesham Heath, Stapleford, Digby — „Hurricane" Mk. I.

152 Dywizjon Myśliwski „Hajderabadu" — mjr pil. P. K. Devitt — Leconfield, Sumburgh, Warmwell — „Spitfire" Mk. I.

213 Dywizjon Myśliwski „Cejloński" — mjr pil. Mc Gregor, mjr pil. Mc Donald — Exeter, Tangmere — „Hurricane" Mk. I.

219 Dywizjon Myśliwski „Mysore" — ppłk. pil. J. H. Little — Catterick — „Blenheim" Mk. I F.

222 Dywizjon Myśliwski „Natal" — mjr pil. J. H. Hill — Hornchurch — „Spitfire" Mk. I.

229 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. H. J. Maguire, mjr pil. Banham — Wittering, Bircham Newton, Northolt — „Hurricane" Mk. I.

232 Dywizjon Myśliwski — kpt. pil. M. Stephens — Sumburgh, Castletown — „Hurricane" Mk. I.

234 Dywizjon Myśliwski „Okręgu Madras" — mjr pil. W. A. Satchell, mjr pil. J. S. O'Brien — St. Eval, Middle Wallop — „Spitfire" Mk. I.

238 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. H. A. Fenton — Tangmere, Middle Wallop, St. Eval, Chilbolton — „Hurricane" Mk. I.

242 Dywizjon Myśliwski — mjr pil. Douglas Bader — Coltishall — „Hurricane" Mk. I.

245 Dywizjon Myśliwski „Północno-Rodezyjski" — mjr pil. E. W. Whitley — Turnhouse, Hawkinge, Aldergrove — „Hurricane" Mk. I.

247 Dywizjon Myśliwski „Chińsko-Brytyjski" — kpt. pil. Chater, mjr pil. P. O'Brian — Roborough — „Gladiator" Mk. II.

249 Dywizjon Myśliwski „Złotego Wybrzeża" — mjr pil. J. Grandy — Church Fenton, Boscombe Down, North Weald — „Hurricane" Mk. I.

253 Dywizjon Myśliwski „Hajderabadu" — mjr pil. T. P. Gleave, mjr pil. H. M. Starr, mjr pil. G. R. Edge, kpt. pil. R. M. książę Wooley — Turnhouse, Prestwick, Kenley — „Hurricane" Mk I.

257 Dywizjon Myśliwski „Birmański" — mjr pil. T. Harkness, mjr pil. R. S. Tuck — Northolt, Debden, Martlesham Heath — „Hurricane" Mk. I.

263 Dywizjon Myśliwski „Bractwa Miechowego" — mjr pil. H. Eeles — Grangemouth, Turnhouse, Drem — „Hurricane" Mk. I.

264 Dywizjon Myśliwski „Okręgu Madras" — mjr pil. P. A. Hunter, mjr pil. G. D. Garvin — Fowlmere, Kirton in Lindsey, Coleby Grange, Ringway, Hornchurch — „Defiant" Mk. I.

266 Dywizjon Myśliwski „Rodezyjski" — mjr pil. R. L. Wilkinson, mjr pil. D. G. Spencer, mjr pil. P. G. Jameson — Wittering, Eastchurch, Hornchurch — „Spitfire" Mk. I, Mk. II A.

302 Dywizjon Myśliwski „Poznański" — mjr pil. W. A. Satchell, mjr pil. M. Mumler — Leconfield, Duxford, Northolt, Tangmere — „Hurricane" Mk. I.

303 Dywizjon Myśliwski „Warszawski im. T. Kościuszki" — mjr pil. R. G. Kellett, mjr pil. Z. Krasnodębski, por. pil. W. Urbanowicz — Northolt, Leconfield — „Hurricane" Mk. I.

310 Dywizjon Myśliwski „Czeski" — mjr pil. G. D. Blackwood — Duxford — „Hurricane" Mk. I.

312 Dywizjon Myśliwski „Czeski" — mjr pil. F. H. Tyson — Duxford, Speke — „Hurricane" Mk. I.

501 Dywizjon Myśliwski „Hrabstwa Gloucester" — mjr pil. H. A. Hogan — Middle Wallop, Gravesend, Kenley — „Hurricane" Mk. I.

504 Dywizjon Myśliwski „Miasta Nottingham" — mjr pil. J. Sample — Castletown, Catterick, Hendon, Filton — „Hurricane" Mk. I.

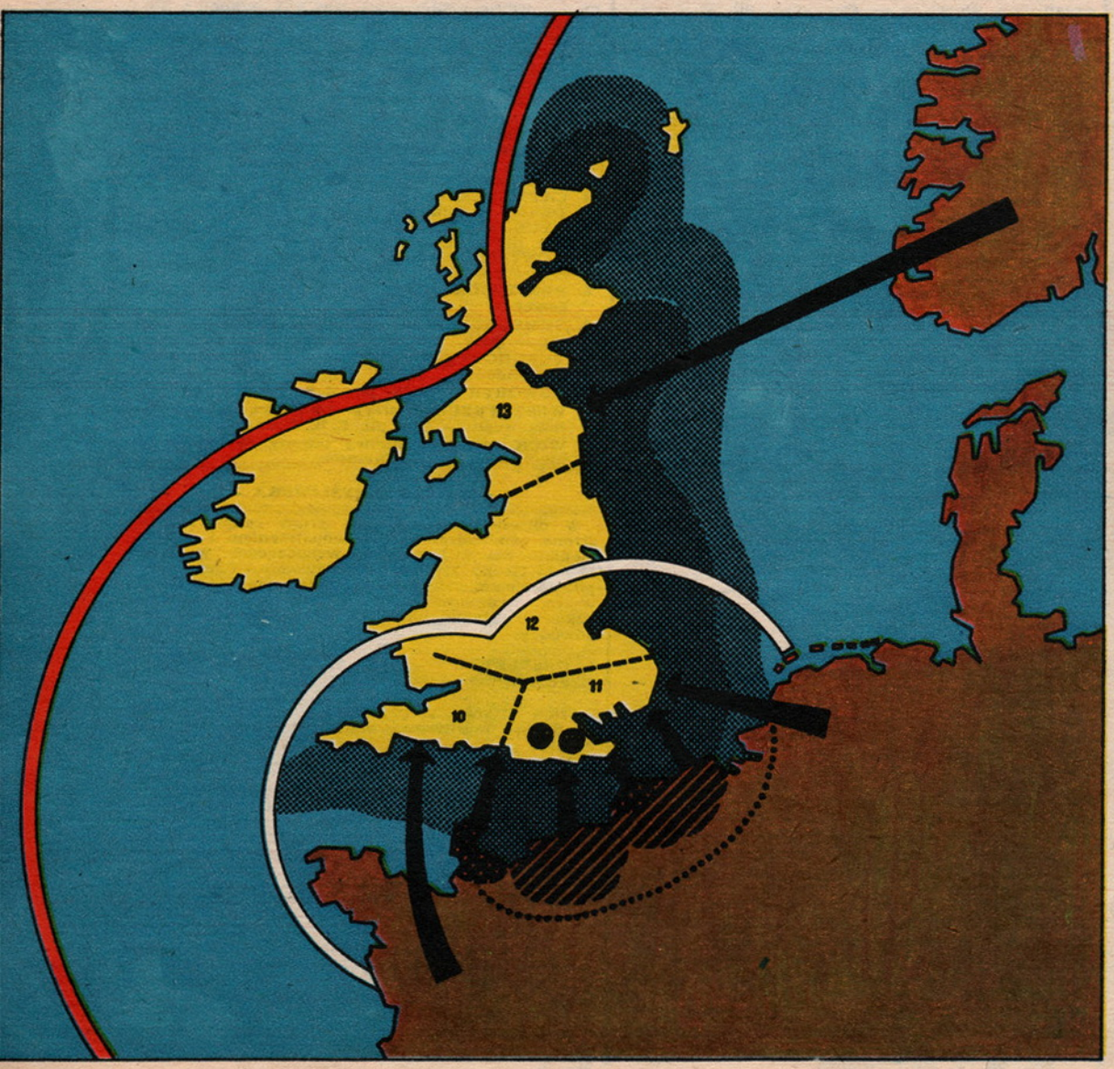
600 Dywizjon Myśliwski „Miasta Londynu" — ppłk. pil. D. B. Clarke, ppłk. pil. B. Maxwell — Manston, Hornchurch, Redhill, Catterick — „Blenheim" Mk. IF.

601 Dywizjon Myśliwski „Hrabstwa Londynu" — mjr pil. W. F. Hobson, mjr pil. E. F. Ward, mjr pil. A. P. Hope — Tangmere, Debden, Exeter — „Hurricane" Mk. I.

602 Dywizjon Myśliwski „Miasta Glasgow" — mjr pil. A. V. Johnstone — Drem, Dyce, Montrose, Westhampnett — „Spitfire" Mk. I.

603 Dywizjon Myśliwski „Miasta Edinbourgh" — mjr pil. E. H. Stevens, mjr pil. G. L. Denholm — Dyce, Montrose, Hornchurch — „Spitfire" Mk. I.

604 Dywizjon Myśliwski „Hrabstwa Middlesex" — ppłk. pil., M. F. Anderson — Gravesend, Middle Wallop — „Blenheim" Mk. IF, „Beaufighter" Mk. IF.



Serce brytyjskich stacji radarowych na wschodnim i południowym wybrzeżu Anglii. Na zdjęciu tak zwany „filter-room" w sztabie Fighter Command w miejscowości Bentley Priory.

Uwaga: Trzy duże strzałki oznaczają rejony lotnisk bombowców Luftwaffe.

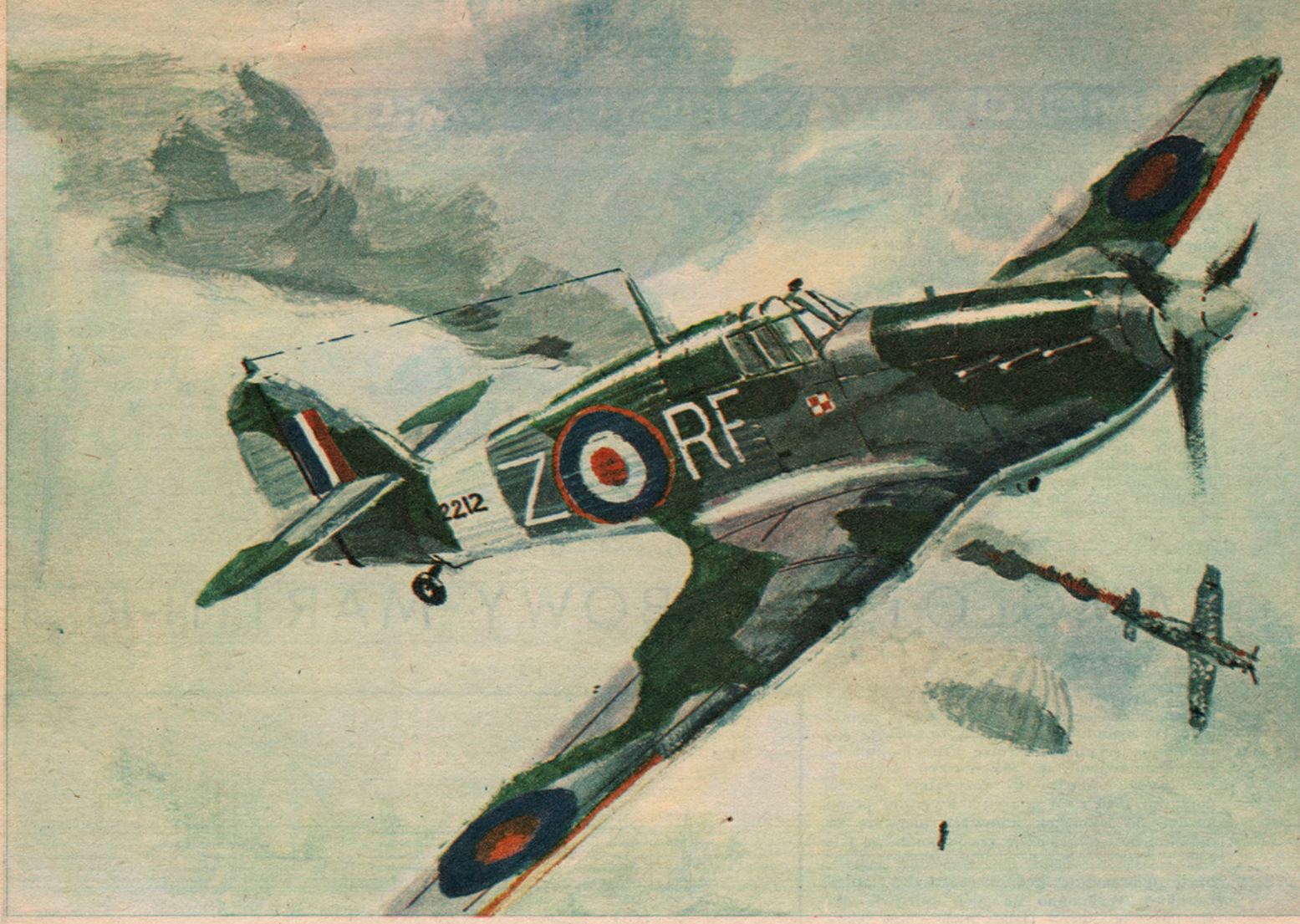
zasięg rozpoznania radarowego (ciemny — wrzesień 1939, jasny — wrzesień 1940)

zasięg dwusilnikowych samolotów myśliwskich przeciwnika

zasięg samolotów myśliwskich Me-109

lotniska samolotów myśliwskich

lotniska samolotów typu Ju-87 „Stuka"



Po zwycięskiej walce pilota dywizjonu 303.

Rys. G. Niewczas.

605 Dywizjon Myśliwski „Hrabstwa Warwick" — mjr pil. W. Churchill, mjr pil. A. Mc Kellar — Drem, Croydon — „Hurricane" Mk. I.

607 Dywizjon Myśliwski „Hrabstwa Durham" — mjr pil. J. A. Vick — Usworth, Tangmere — „Hurricane" Mk. I.

609 Dywizjon Myśliwski „Zachodniego Riding" — mjr pil. H. S. Darley — Middle Wallop — „Spitfire" Mk. I.

610 Dywizjon Myśliwski „Hrabstwa Chester" — mjr pil. J. Ellis — Biggin Hill, Aclington — „Spitfire" Mk. I.

611 Dywizjon Myśliwski „Zachodniego Lancashire" — mjr pil. J. E. Mc Comb — Tern Hill, Digby — „Spitfire" Mk. I, Mk. II A.

615 Dywizjon Myśliwski „Hrabstwa Surrey" — mjr pil. J. R. Kayll — Kenley, Manston, Prestwick — „Hurricane" Mk. I.

616 Dywizjon Myśliwski „Południowego Yorkshire" — mjr pil. M. Robinson, mjr pil. H. F. Burton — Leconfield, Kenley, Coltishall, Kirton in Lindsey — „Spitfire" Mk. I.

804 Dywizjon Współpracy z Armią — jednostka wyposażona w samoloty „Hurricane" Mk. I, podlegała operacyjnie dowództwu 13 Grupy Myśliwskiej.

808 Dywizjon Współpracy z Armią — analogicznie jak 804 Dywizjon.

421 Eskadra Myśliwska — jednostka specjalnego przeznaczenia, uczestnicząca w operacjach „Jim Crows" (polegały na wykrywaniu koncentracji okrętów nieprzyjacielskich) na Kanale La Manche. Wyposażona w samoloty „Hurricane" Mk. I, operowała z lotniska West Malling. W styczniu 1941 r. przeformowano ją w 91 Dywizjon Myśliwski „Nigeryjski".

422 Eskadra Myśliwska — jednostka specjalnego przeznaczenia, skierowana do nocnych patroli nad miastem Shoreham. Wyposażona w samoloty „Hurricane" Mk. I, operowała z lotniska Tangmere. W grudniu 1940 r. przeformowano ją w 96 Dywizjon Myśliwski.

Jednostka Przechwytywania Myśliwskiego (Fighter Interception Unit) — wyposażona w samoloty „Blenheim" Mk. I, operowała z lotniska Tangmere.

*

Tam wszędzie, gdzie toczono boje z hitlerowskim najeźdźcą, nie mogło zabraknąć Polaków. Na brytyjskim teatrze działań wojennych — jakim była „Bitwa o Anglię" — walczyło stu kilkudziesięciu polskich pilotów myśliwskich. Ich dokładna liczba jest wciąż nie znana, mimo upływu 35 lat od tamtych zdarzeń. Trzy książki, które ukazały się w Polsce na ten temat, pełne są rażących błędów, nieścisłości i pominięć, zaś autorzy brytyjscy znajdują barierę nie do przebycia w pisowni polskich nazwisk (na przykład pilotów o nazwisku Orzechowski było czterech, który więc był uczestnikiem „Bitwy"?).

Poniżej opracowano wykaz 158 pilotów myśliwskich, których nazwiska wchodzą w grę przy ewentualnym ostatecznym zestawieniu listy polskich uczestników „Bitwy o Anglię". Gdyby ktoś z Czytelników mógł uściślić poniższe informacje, byłaby to cenna cegiełka do historiografii Polskich Sił Powietrznych.

1. **ANDRUSZKOW Tadeusz** (ur. 18.11.1920 r.) — sierżant, podoficer 6 PL*). W bitwie — 303 dyon. Zginął w walce powietrznej w okolicach Londynu 27.09.1940 r. Ciało znaleziono w kabinie rozbitego „Hurricane" z przestrzeloną klatką piersiową i urazem głowy z pocisku działka. Pochowany na cm. Northowood, gr. H. 208.

2. **ANTOLAK Eugeniusz** (ur. 15.01.1909 r.) — porucznik, oficer 5 PL. W bitwie — 302 dyon. Dalsze losy nie znane.

3. **BARAŃSKI Wincesław** (ur. 19.09.1908 r.) — kapitan, oficer 1 PL. W bitwie — 607 dyon. W późniejszym czasie dowodził 302 dyonem (lipiec — grudzień 1943 r.). Wykładowca w WSL z dziedziny lotnictwa myśliwskiego. Zmarł w Argentynie w 1970 r.

4. **BEDA Antoni** (ur. ?) — plutonowy, instruktor CWL. W bitwie — 302 dyon. Później latał w nocnym myśliwstwie: 307 dyon i 157 dyon (jako d-ca eskadry). Zmarł w Kanadzie w 1960 r.

5. **BELC Marian** (ur. 27.01.1914 r.) — plutonowy, instruktor CWL. W bitwie — 303 dyon. W późniejszym okresie, po odniesieniu 7 zwycięstw powietrznych promowany został do stopnia oficerskiego i przeniesiony na odpoczynek operacyjny do 58 OTU w Hullavington koło Bristolu. Zginął tam w wypadku lotniczym 27(28).08.1942 r. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 267.

6. **BERNAŚ Bolesław** (ur. 6.08.1906 r.) — podporucznik, inż. rezerwista 3 PL. W bitwie — 85, 302 dyony. Później był instruktorem w OTU. Po wojnie na emigracji.

7. **BOROWSKI Jan** (ur. 31.05.1912 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 302 dyon. Zginął 18.10. 1940 r. w czasie lądowania we mgle. Pochowany na cm. Northowood, gr. 269.

8. **BRZESKI Stanisław** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 5 PL. W bitwie — 54 dyon. Później latał w dyonach: 307, 317, 303. W dniu 21.05.1944 r., dostał się do niewoli niemieckiej, zestrzelony nad Francją przez artylerię przeciwlotniczą (był wtedy d-cą eskadry „B" w stopniu F/Lt. i por.). Miał na koncie: 8 1/2—2—1 samolotów wroga. Po wojnie zmarł za granicą.

9. **BRZEZINA Stanisław** (ur. 5.03.1904 r.) — kapitan, szef wyszkolenia SPL. W bitwie — 74 dyon. Później dowódca 317 dyonu (26.02.—17.08.1941 r.), 133 Skrzydła (18.08.—24.11.1941 r.), oraz lotniska Heston. W latach 1943—1946 szef sztabu Dowództwa PSP w W. Brytanii. Zginął 13.02.1946 r. w katastrofie samolotu „Dacota" w m. Orpington pod Londynem. Pochowany cm. St. Mary Cry, gr. E. 94.

10. **BRZOZOWSKI Michał** (ur. 26.02.1920 r.) — sierżant, podoficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Nie powrócił z lotu bojowego 15.09.1940 r. Miejsce grobu nie znane.

11. **BUDZIŃSKI Jan** (ur. ?) — plutonowy, podoficer 4 PL. W bitwie — 605, 145 dyony. Dalsze losy nie znane.

12. **BURY-BURZYMSKI Jan** (ur. 5.07.1915 r.) — podporucznik, oficer 5 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął w wypadku lotniczym 24.10.1940 r. nad lotniskiem Leconfield. Pochowany na cm. Churchyard.

13. **CEBRZYŃSKI Arsen** (ur. 2.03.1912 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął w walce powietrznej 11.09.1940 r. nad Kent, uczestnicząc w rozbiciu 400 samolotowej wyprawy Luftwaffe. Pochowany na cm. Northwood, gr. H. 187.

14. **CHAŁUPA Stanisław Józef** (ur. 14.01.1915 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 302 dyon. Po wojnie osiedlił się w Kanadzie.

15. **CHEŁMECKI Marian Stefan** (ur. 2.08.1916 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 257, 17 dyony. Później latał w 302 dyonie, dowodził 317 dyonem (28.08.1944—2.01.1945 r.). Mieszka w Polsce.

16. **CHŁOPIK Tadeusz Paweł** (ur. 8.06.1908 r.) — kapitan, instruktor CWL. W bitwie — 302 dyon. Zginął 15.09.1940 r. w m. Southend on Sea, wyskoczywszy z płonącego „Hurricane" i z nie ustalonych przyczyn nie otworzywszy spadochronu. Pochowany na cm. Suton, gr. 12.238.

17. **CZAJKOWSKI Franciszek** (ur. 20.09.1916 r.) — podporucznik, oficer 5 PL. W bitwie — 151 dyon. Później latał w 317 dyonie. Zginął w czasie bombardowania szpitala w Torquay 25.10.1942 r. Pochowany na cm. Higher Cementery, gr. ZK. 90 w Exeter.

18. **CZERNIAK Jerzy Michał** (ur. 23.01.1913 r.) — podporucznik, oficer 2 PL. W bitwie — 302 dyon. Później latał w 315 dyonie. Zginął 9.08.1941 r. w walce powietrznej nad Francją. Miejsce grobu nie znane.

19. **CZERNY Jan Tadeusz** (ur. 2.01.1908 r. — kapitan, instruktor CWL. W bitwie — 302 dyon. W późniejszym czasie był instruktorem i dowódcą eskadry szkolnej w CTU Hucknall. Mieszka w Polsce.

20. **CZERWIŃSKI Tadeusz** (ur. 17.02.1910 r.) — porucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 302 dyon. Później dowodził 306 Dyonem (15.04.—22.08.1942 r.). Zginął w locie bojowym 22.08.1942 r. nad Francją, m. Longuenesse. Pochowany na cm. Souvenir, gr. 120.

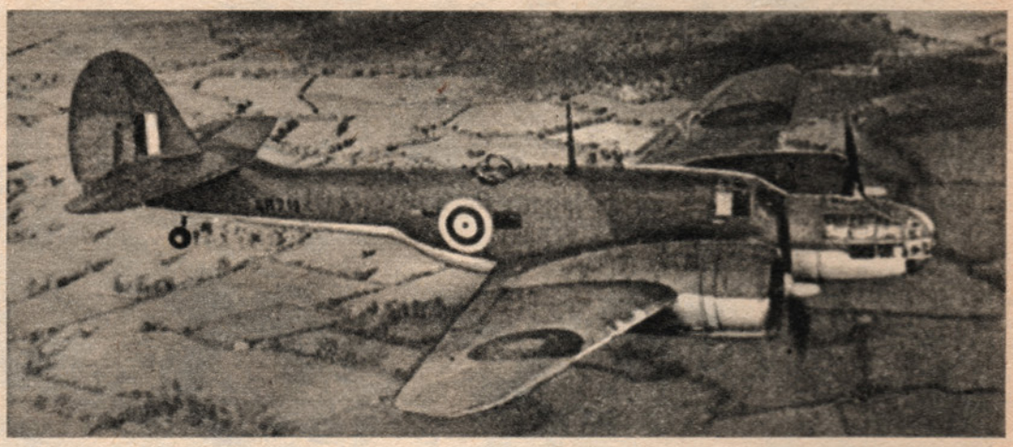
21. **CZTERNASTEK Stanisław** (ur. 6.05.1914 r.) — podporucznik, oficer PL. W bitwie — 32 dyon. Zginął w wypadku lotniczym 5.02.1941 r. w m. Harting.

22. **DASZEWSKI Jan Kazimierz Michał** (ur. 5.04. 1915 r.) — podporucznik, oficer 1 PL. W bitwie — 303 dyon. Zginął w locie bojowym nad Francją 4.04.1942 r. Miejsce grobu nie znane.

(cdn)

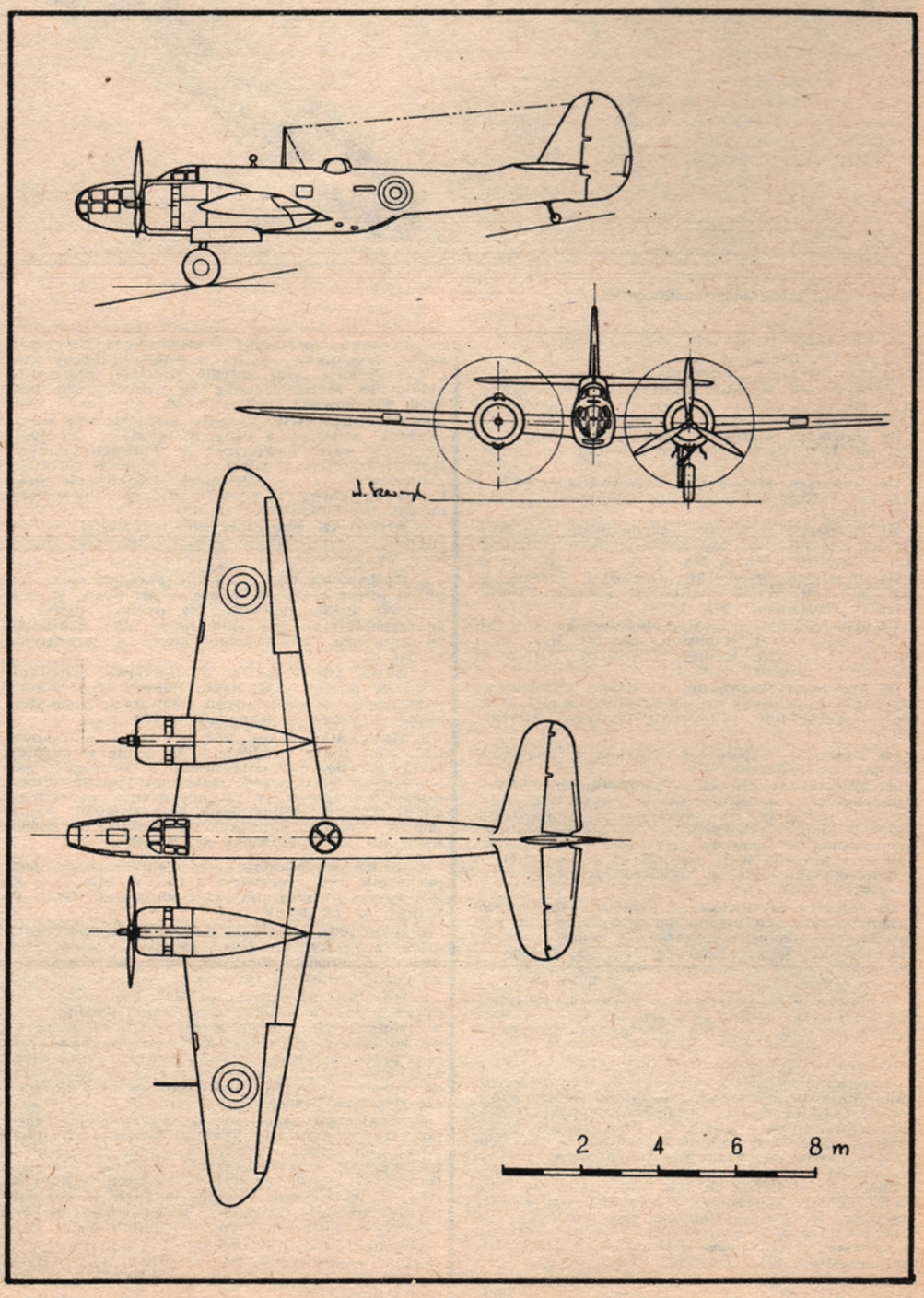
ANDRZEJ R. JANCZAK

SAMOLOT BOMBOWY MARTIN-167 F



Obok kilku przestarzałych bombowców (Amiot-143, Bloch-200), polski dywizjon bombowy we Francji posiadał ok. 10 maszyn amerykańskich nazywanych we Francji: Martin-167F. Maszyny te dywizjon otrzymał w czerwcu 1940 r. i do upadku Francji nie zdążył osiągnąć pełni wyszkolenia i gotowości bojowej. Na jednej maszynie kpt. E. Prusiecki próbował przelecieć do Afryki, jednak lądował przymusowo w Hiszpanii.

Martin-167 został zaprojektowany w wytwórni amerykańskiej Glenn L. Martin w 1938 r. na zamówienie wojska jako samolot bombowo-szturmowy. W lutym 1939 r. odbył swój pierwszy lot. Ponieważ nie spełniał warunków stawianych przez lotnictwo USA (m.in. ciasnota kabin), nie został skierowany do produkcji seryjnej. Wytwórnia Glenn L. Martin wystąpiła z ofertą do innych krajów i w lutym 1939 r. Francja, która nie posiadała nowoczesnych bombowców, zamówiła 115 samolotów, po czym rozpoczęła się produkcja seryjna. Wkrótce Francja zwiększyła zamówienie do 345 maszyn. Dostawy bombowców Martin-167 rozpoczęły się na początku 1940 r. W marcu i kwietniu przekazano do jednostek liniowych pierwsze 40 samolotów. Jedynie dwie grupy bombowe GB I/62 i GBI/63 zdążyły się wyszkolić i były użyte operacyjnie podczas ofensywy hitlerowskiej. Wykonano na nich zaledwie ok. 400 lotów bojowych. Dalsze dwie grupy bombowe: GBII/62 i GBII/63 (oraz dywizjon polski) były w trakcie szkolenia i nie zdążyły wejść do walki. Ogółem dostarczono do Francji 215 samolotów Martin-167F. Po kapitulacji część maszyn włączono do lotnictwa rządu Vichy. Pozostałe budowane dla Francji bombowce przejęła W. Brytania, gdzie nazwano je Martin „Maryland". Razem z zamówionymi dodatkowo 75 maszynami zostały przesłane na Środkowy Wschód, a później były używane w Północnej Afryce. W 431 eskadrze na Malcie stosowano je do prowadzenia rozpoznania portów i floty włoskiej, gdzie wykazały swe zalety. Udoskonalona wersja budowana dla W. Brytanii nosiła nazwę Martin „Baltimore".



Konstrukcja płatowca całkowicie metalowa. W kadłubie pomieszczenia dla 3 członków załogi. Podwozie jednogoleniowe.

Uzbrojenie: 4 k. masz. Browning (kal. 7,7 mm) w skrzydłach i po jednym k. masz. Vickers K w wieży na grzbiecie i w dolnej części kadłuba. W komorach bombowych w kadłubie i skrzydłach zaczepy dla 900 kg bomb.

Napęd: 2 silniki gwiazdowe Pratt-Whitney „Twin Wasp" 83C4-G, chłodzone powietrzem o mocy max 1200 KM.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 18,7 m, długość — 14,22 m, wysokość — 4,56 m, pow. nośna — 50 m².

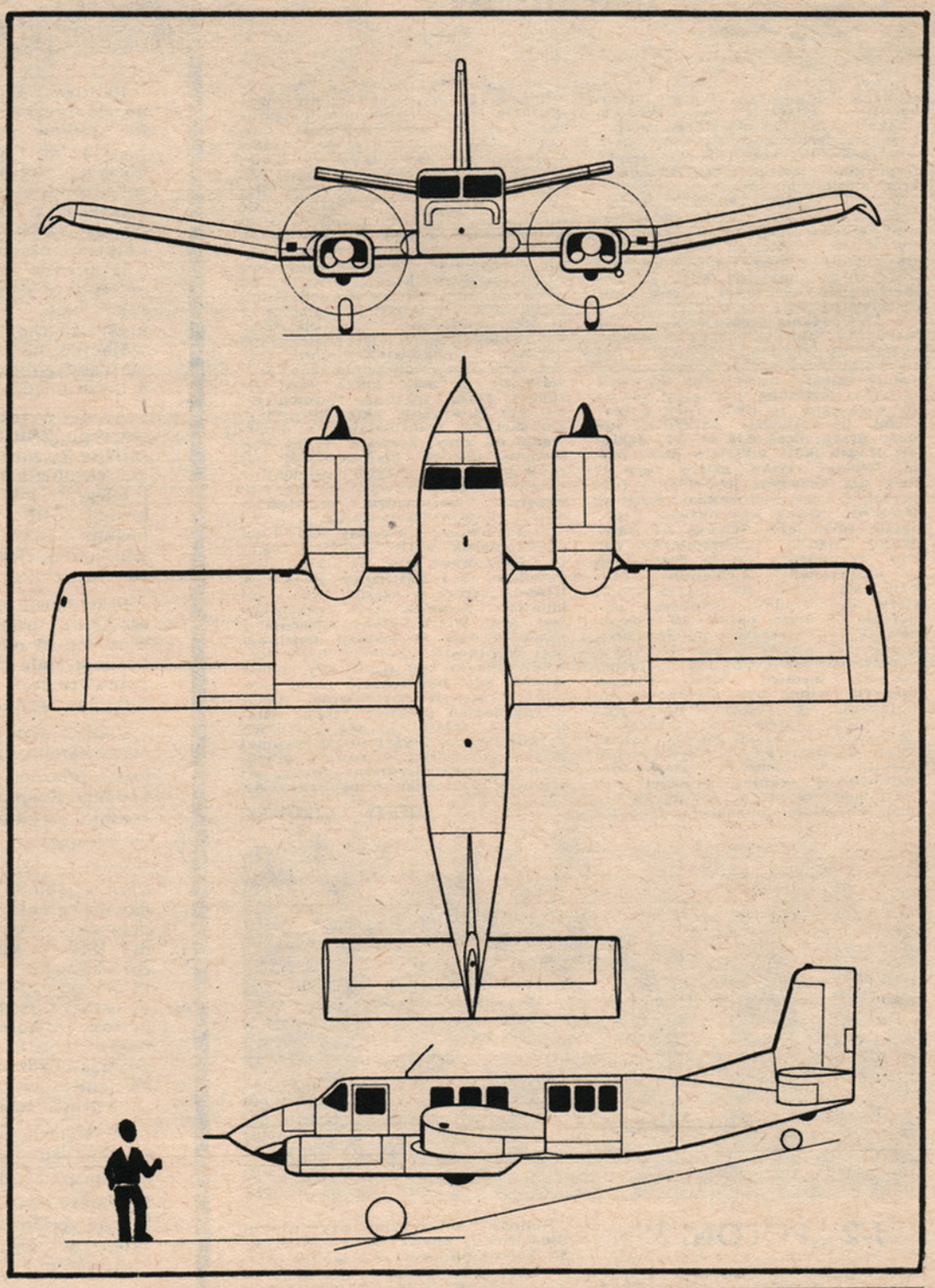
Masy: Masa własna — 5086 kg, masa użyteczna — 2564 kg, masa całkowita max. — 7650 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 447 km/h, wznoszenie — 9,1 m/s, pułap — 8000 m, zasięg — 1950 km.

WITOLD SZEWCZYK

Na zdjęciu: Martin w barwach brytyjskich.

EVANGEL 4500–300



Niewielka wytwórnia Evangel Aircraft Corporation ze stanu Iowa, USA, opracowała niewielki samolot skróconego startu, przeznaczony specjalnie do stosowania w terenach niezagospodarowanych. Samolot odznacza się prostotą i odporną na uszkodzenia konstrukcją, a jego remont jest łatwy nawet w warunkach polowych. Również obsługa samolotu jest prosta i łatwa, nie wymagająca specjalnego zaplecza. Projekt samolotu zakończono w 1962 r. a prototyp został oblatany w 1964. Produkcja samolotu rozpoczęła się w 1969 r., a w następnym roku samolot uzyskał oficjalne świadectwo typu. Sprzedano już kilkanaście samolotów, na które zamówienia napływają również z krajów rozwijających się. Zakłady Evangel planują zwiększenie tempa produkcji.

Evangel 4500-300 jest 9-miejscowym, dwusilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej. Trzyczęściowe skrzydło o obrysie prostokątnym odznacza się silnym wzniosem tylko w częściach skrajnych i charakterystycznymi, zagiętymi w dół końcówkami, poprawiającymi własności lotne na małych konstrukcjach. Duże lotki typu Frise na częściach skrajnych. Część centralna wyposażona jest w wychylane hydraulicznie jednoszczelinowe klapy-poszerzacze.

Kadłub o przekroju kwadratowym mieści obok pilota 8 pasażerów, z których dwóch siedzi w kierunku lotu, a sześciu po bokach kadłuba, twarzami do wnętrza. Dostęp do kabiny przez czworo drzwi. Kabina ogrzewana i wentylowana. Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Statecznik pionowy wyposażony w dużą płetwę grzbietową. Statecznik poziomy, osadzony dla większej sztywności na kadłubie, ma silny wznios w celu uchronienia go od uszkodzeń o rośliny przy starcie i lądowaniu na przygodnych lotniskach.

Ze względu na przeznaczenie samolotu, zastosowano podwozie o układzie klasycznym, z kółkiem ogonowym. Główne koła osadzone na wolnonośnych goleniach amortyzowanych oleo-pneumatycznie. Chowają się do centralnej części skrzydła. Chowanie odbywa się hydraulicznie, a w przypadku awarii przewidziano ręczną pompę. Tylne kółko wychylane, niechowane.

Do napędu samolotu służą dwa silniki tłokowe, wtryskowe, Lycoming 10-540-K1B5, o mocy 300 KM każdy.

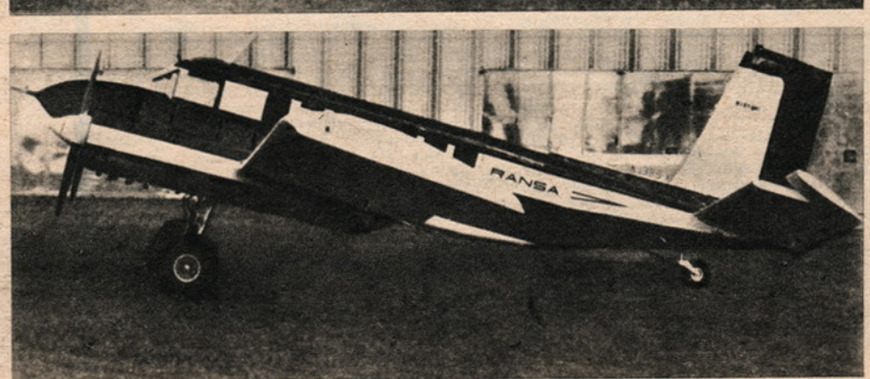
Śmigła dwułopatowe, metalowe, przestawialne (constant speed) i ustawialne w chorągiewkę, o średnicy 2,0 m. Paliwo w ilości 420 l mieści się w integralnych zbiornikach skrzydłowych. **(J.Ś.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 12,52 m, długość — 9,60 m, wysokość — 2,90 m, pow. nośna — 23,32 m², wydłużenie — 6,83, wymiary kabiny (Lxbxh) — 3,0x1,1x1,1 m, pojemność — 3,82 m³.

Masy: Masa własna — 1 600 kg, masa całkowita — 2 500 kg, masa max. do lądowania — 2 190 kg, obciążenie pow. — 107 kg/m², obciążenie mocy — 4,2 kg/KM.

Osiągi: Prędkość dopuszczalna — 370 km/h, prędkość przelotowa (max.) — 293 km/h, prędkość ekonomiczna (H=3 000 m) — 2,82 km/h, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 108 km/h, wznoszenie — 7,5 m/s, pułap — 6 400 m, zasięg (max. zapas paliwa) — 1 000 — 1 200 km, rozbieg — 150 m, start na 15 m — 340 m, lądowanie z 15 m — 350 m, dobieg — 145 m.



KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

PRZEPISY DLA LOTNI-MIĘKKOPŁATÓW KLASY STANDARD

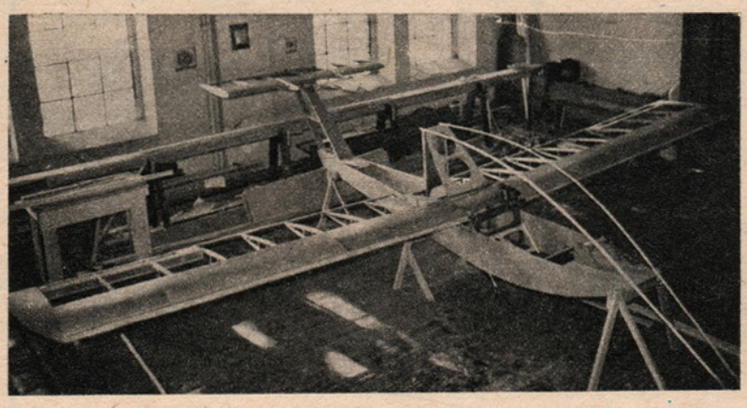
1. Cel: Celem przepisów jest określenie lotni-miękkopłata, sterowanego wyłącznie przesuwaniem środka ciężkości, dla lepszego porównania sprawności pilotów podczas zawodów oraz zapewniającego bezpieczne latanie niedoświadczonym lotniarzom.

2. Zdolność lotni do lotu: Lotnia powinna odpowiadać standardowi lotni wytwarzanej przez producentów kraju, w którym ona powstała lub powinna odpowiadać krajowym normom zdolności do lotu, gdy są one wymagane przez odpowiednie przepisy prawa.

3. Wymagania obowiązkowe: 3.1. Geometria lotni: Kąt wierzchołkowy między krawędziami natarcia lotni nie może przekraczać 90 stopni. Odległość między osiami rur krawędzi natarcia, mierzona pomiędzy śrubami wiążącymi te dwie rury z blachami na przodzie skrzydła, nie może przekraczać 0,15 m. **3.2.** Szkielet: Konstrukcję szkieletu płata mogą tworzyć tylko cztery rury (2 rury dla krawędzi natarcia, 1 rura na kil, 1 rura poprzeczna). Rury w przekroju winny być okrągłe i posiadać równoległe ścianki na całej swojej długości. Zniekształcenia rur oraz skrzywienia nie są dozwolone. **3.3** Usztywnienie elementów. Zezwala się tylko na usztywnienia, które bezpośrednio przenoszą obciążenia i masę pilota. **3.4** Pokrycie lotni: Uszyta powierzchnia płata nie może być podwójna i powinna stanowić jeden (niepodzielny) element lotni. Ugięcie pokrycia winno być wynikiem nie mniejszej niż 3—5-stopniowej różnicy między kątem tego pokrycia w rozwinięciu, a kątem między rurami krawędzi natarcia. **3.5.** Usztywnienie tkaniny: Dozwolone jest stosowanie usztywnienia tkaniny listwami pod warunkiem, że nie są one zniekształcone, posiadają jednakową grubość, a ich rozłożenie na płacie jest promieniste. **3.6.** Wydłużenie lotni: Wydłużenie lotni nie powinno przekraczać 3—5. **3.7.** Minimalna masa: Lotnia bez pilota, uprzęży, przyrządów i balastu nie powinna ważyć mniej niż 17 kg. **3.8.** Obciążenie lotni: Minimalne obciążenie powierzchni płata w locie nie powinno wynosić mniej niż 3,7 kg/m². Jeżeli zachodzi konieczność, to należy dodać balast przy siodełku pilota dla korekty masy. Maksymalne obciążenie powierzchni nie może przekraczać 6 kg/m². **3.9.** Zabrania się: stosować dodatkowe płaty lub powierzchnie sterowania aerodynamicznego, oprofilowania sterownicy i rury poprzecznej, oraz używać jakichkolwiek, nawet częściowych kabin dla pilota. **3.10.** Zezwala się na małe kółka przy poziomej rurze trójkąta sterowniczego oraz stosowanie okien w pokryciu skrzydeł umożliwiających obserwację do góry. Zezwala się na stosowanie uprzęży dla siedzącej pozycji pilota lub pozycji poziomej — twarzą w dół. Zezwala się na stosowanie: wariometru, prędkościomierza i wysokościomierza.

Przedstawione przepisy dla lotni miękkopłatów klasy standard zostały opracowane na podstawie doświadczeń z I Mistrzostw Świata w Kössen jeszcze w czasie trwania tej imprezy. Autorką tych przepisów jest Ann Welch, która zasiadała z ramienia FAI w komisji sędziowskiej mistrzostw. Zawody były znakomitą okazją ku temu, aby zebrać opinie jak największej liczby lotniarzy różnych narodowości. Ostateczny kształt przepisów został ustalony po trzech bardzo szerokich dyskusjach. W wyżej przedstawionej postaci przepisy te zostały przedłożone do zatwierdzenia międzynarodowej podkomisji lotni CIVL-FAI.

JERZY LUTKOWSKI



J-2 „POLONEZ"

W 1971 r. powstał projekt wstępny jednomiejscowego samolotu amatorskiego J-2 „POLONEZ". Wykonany został również model do badań aerodynamicznych, który przeszedł próby w tunelu aerodynamicznym Politechniki Warszawskiej w 1972 r. W 1973 r. zostały wykonane obliczenia oraz dokumentacja wykonawcza. Samolot zaprojektował Jarosław Janowski, a wszystkie rysunki dokumentacji technicznej wykonał Andrzej Wiśniewski.

W 1974 r. przystąpiłem do budowy samolotu i w tej chwili, po rocznej pracy w ilości 3—4 godzin dziennie, konstrukcja płatowca przedstawia się tak, jak to widać na zdjęciu.

Jest to jednomiejscowy średniopłat z płatem dzielonym. Podwozie jednotorowe z elastycznymi podpórkami pod skrzydłami. Usterzenie w układzie T. Silnik ze śmigłem pchającym.

Skrzydła: wykonane zostały jako jednodźwigarowe. Żebra o profilu NACA 23015 dostawione są do dźwigara skrzynkowego, wykonanego z pasów sosnowych oklejonych obustronnie sklejką. Keson przedni oklejony sklejką grubości 1,5 i 1,0 mm. Lotki na zawiasach duralowych, napędzane różnicowo za pomocą popychaczy i linek Ø 2,6 mm. Krawędź spływu tworzy listwa sosnowa obustronnie oklejona sklejką. Skrzydła mocowane do wręg kadłuba 2 sworzniami Ø 25 mm oraz 2 śrubami M 8.

Kadłub: konstrukcji wręgowo-podłużnicowej, zawiera w przedniej części kabinę pilota wraz z tablicą przyrządów. Boki kadłuba wykonane są jako konstrukcja przekładkowa: sklejka—styropian—sklejka. W części środkowej wklejonych jest kilka wręg ze sklejki 10 mm, tworzących główny węzeł konstrukcyjny. Do wręg tych mocowane są skrzydła, silnik, fotel pilota oraz koło podwozia.

Usterzenie pionowe: posiada dwa dźwigary — główny i tylny, do którego mocowany jest ster kierunku. Trzy żebra nadają profil, a całość kryta jest sklejką 1,5 mm.

Usterzenie poziome: płytowe, konstrukcyjnie podobne do skrzydeł, posiada klapkę dociążającą sterowaną w locie. Sterowanie usterzeniem poziomym — mieszane: linki, dźwignie i popychacze.

Silnik: dwucylindrowy — rzędowy, chłodzony powietrzem, napędzać będzie pchając dwułopatowe śmigło drewniane, stałe. Silnik będzie posiadał zapłon iskrownikowy, gaźnik przeponowy oraz membranową pompkę paliwową. Rozruszrnik mechaniczny, dostępny z kabiny pilota. Projektowana moc silnika — 35 KM.

Obok zwykłych obrabiarek, jak piła tarczowa i heblarka, do wykonania konstrukcji zrobiłem bardzo prostą szlifierkę do kształtowania brzegów sklejki oraz deskę montażową i formę do klejenia boków kadłuba. Niewielka liczba okuć metalowych nie nastręcza większych trudności wykonawczych, a to ze względu na bardzo prostą technologię.

JÓZEF LENIEC

Radziecki kosmonauta Aleksiej Leonow oświadczył niedawno, że program „Sojuz—Apollo" jest kontynuowany. Wspólny lot statków radzieckiego i amerykańskiego był jego główną częścią, lecz bynajmniej nie ostatnią. 20 września przybyli do Moskwy uczestnicy radziecko-amerykańskiego eksperymentu w Kosmosie — członkowie załogi statku „Apollo". Zespoły specjalistów, na których czele stoją dyrektorzy programu z ramienia ZSRR i USA: prof. Konstantin Buszujew i dr Glenn Lunney, pracują nad dokumentem zawierającym naukowe i techniczne podsumowanie doświadczalnego lotu. Jedną z części tego dokumentu będą raporty załóg radzieckich i amerykańskich. Walery Kubasow powiedział przedstawicielom prasy, że raport będzie zawierać szczegółową analizę operacji mających na celu utrzymywanie stanu atmosfery i ciśnienia niezbędnego do przechodzenia z jednego statku do drugiego, a także międzynarodowej współpracy załogi.

A oto wrześniowy zapas bieżących informacji. 3 września z terenu ZSRR wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego satelitę łącznościowego typu „Mołnia-1". Satelita ten zabezpiecza eksploatację systemu delekosiężnej łączności telefonicznej i telegraficznej oraz przekazywania programów centralnej telewizji ZSRR do punktów sieci „Orbita", położonych na terytorium Kraju Rad. Nowy satelita obiega Ziemię po orbicie eliptycznej, której apogeum wynosi 40 681 km, a perigeum 639 km.

Przy okazji startu nowego sztucznego satelity Ziemi prasa radziecka przypomina o próbniku księżycowym „Łuna-22", który od 15 miesięcy znajduje się na orbicie okołoksiężycowej. Próbnik stale przekazuje informacje z rejonu swych badań. Po poprawce toru lotu najniższa jego wysokość nad powierzchnią Księżyca wynosi 30 km, a maksymalna około 1200 km.

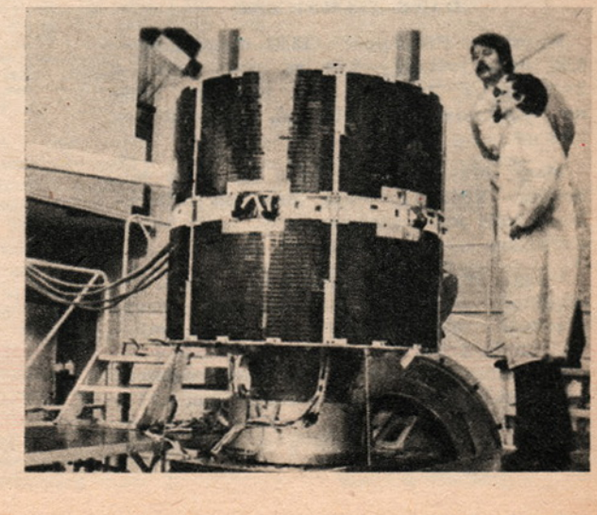
Piątego września wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego satelitę Ziemi „Kosmos-758". Tym samym realizowany jest z żelazną, jak to się mawia, konsekwencją wielki program badania Kosmosu. Jak wiemy z doniesień agencji prasowych, średnio po cztery do pięciu satelitów serii „Kosmos" startuje co miesiąc.

Satelity typu „Kosmos" startują przy pomocy rakiet nośnych tej samej nazwy. Jedna z tego rodzaju rakiet wyniosła niedawno satelitę hinduskiego, a jak informuje prasa fachowa, przygotowywany jest już drugi satelita noszący oznaczenie ISSP-2, który ma być wyniesiony w Kosmos przez radziecką rakietę nośną w roku 1978. Masa satelity około 360 kg. Mniejszy natomiast obiekt kosmiczny o masie około 40 kg i noszący kryptonim RS-1 ma być za trzy lata wyniesiony w przestrzeń kosmiczną przy użyciu własnej hinduskiej rakiety nośnej typu SLV-3. Pierwszy satelita „Aryabhata" w kilka dni po wprowadzeniu go na orbitę okołoziemską miał kłopoty z zasileniem w energię elektryczną, ale po kilku miesiącach „rozruchu" baterie słoneczne funkcjonują znów sprawnie.

W Algierii niedawno oddano do użytku pierwszą z trzech naziemnych stacji satelitarnych, które będą zaczątkiem sieci dalekosiężnej łączności. Stację zbudowano w miejscowości Lakhdaria, a w jej otwarciu udział wziął prezydent Bumedien. Stacja zbudowana została przez firmy amerykańskie i japońskie, a wykorzystywać będzie satelitę łącznościowego „Intelsat-4".

P. E.

Pierwszy satelita „COS—B" nowo powstałej Europejskiej Agencji Kosmicznej (ESA), który niedawno umieszczony został na orbicie okołoziemskiej.



SPORT

■ **Duńczyk** Per Weishaupt, sekretarz generalny Aeroklubu Królewskiego Danii i przewodniczący podkomisji motoszybownictwa w FAI, wypowiada się za upowszechnieniem lotów na motoszybowcach poprzez organizowanie zawodów, zlotów i innych imprez. Zdaniem Weishaupta obecnie istnieje na świecie około tysiąca motoszybowców, które jednak używane są do treningu, przyjemnościowego żaglowania i lotów silnikowych. Jedyne zawody w RFN, prowadzone dla motoszybowców, nie są widocznie zbyt atrakcyjne, bo jak na razie nie skupiają dużej liczby zawodników, a poza tym nie figurują na liście oficjalnych imprez FAI.

Weishaupt na łamach miesięcznika amerykańskiego „Soaring" zwraca się z apelem do wszystkich szybowników, aby odpowiedzieli między innymi na następujące pytania: Dlaczego nie wykorzystują motoszybowców na imprezach sportowych? Czy właściciele motoszybowców stosują je tylko do treningu, lotów przyjemnościowych, podróży, a dlaczego nie są zainteresowani rekordami i zawodami? Czy aktualne przepisy sportowe dla motoszybowców są być może złe? Wydaje się, że uzyskanie odpowiedzi tylko na wymienione pytania ułatwi przewodniczącemu podkomisji motoszybownictwa w FAI ocenę sytuacji.

■ **W jednym** z ostatnich numerów miesięcznika „Soaring" zamieszczono interesujący artykuł, swego rodzaju apel do klubów lotniczych. Chodzi po prostu o kotwiczenie szybowców. Autor artykułu przytacza fakty lekceważenia podstawowych przepisów zdrowego rozsądku. Szybowce pozostawione bez odpowiedniego zabezpieczenia wędrują po silniejszym wietrze niejednokrotnie — na złom. Autor proponuje, aby każdy szybowiec ustawiony na zewnątrz hangaru miał odpowiednie stałe zabezpieczenie w postaci kotwic, wpuszczonych w podłoże i zabetonowanych.

■ **„Walką o sekundy"** nazywa radziecka prasa fachowa międzynarodowe rekordy ustanowione w roku bieżącym (w kwietniu) przez dwóch pilotów — Aleksandra Fiedotowa i Piotra Ostapienkę. Bohater Związku Radzieckiego A. Fiedotow na samolocie jednomiejscowym E-266M osiągnął wysokość 25 000 m w czasie 2 min. 34,2 s, a wysokość 35 000 m pokonał w czasie 4 min. 11,3 s (ten wynik został ustanowiony po raz pierwszy). Bohater Związku Radzieckiego P. Ostapienko na tymże samym typie samolotu wysokość 30 000 m osiągnął w czasie 3 min. 9,7 s.

W styczniu roku bieżącego wojskowi piloci amerykańscy mjr D. Peterson i mjr R. Smith na specjalnie rozbrojonym i przygotowanym samolocie F-15 podjęli próbę ustanowienia nowych rekordów czasu wznoszenia. Peterson uzyskał czas 2 min. 41,025 s w locie na wysokość 25 000 m, a Smith na 30 000 m miał czas 3 min. 27,799 s. W niecałe cztery miesiące później lepsze wyniki osiągnęli wymienieni wyżej piloci radzieccy. Istotnie walka rozgrywała się o sekundy. W jednym przypadku różnica wynosiła 6,8 s, a w drugim — 18 s. Prasa ZSRR podkreśla, że rekordy radzieckie ustanowiono na samolotach seryjnych, sporządzonych z żaroodpornych materiałów. Piloci podczas lotu korzystali z pomocy komputerów. Na sukces złożyła się sprawność pilotów i systemu ziemia — samolot, obsługiwanego przez wielu specjalistów. Fiedotow i Ostapienko otrzymali od FAI za swe wyczyny medale im. de La Vaulx. Obaj lotnicy ustanowili rekordy na cześć 30-lecia zwycięstwa ZSRR w Wielkiej Wojnie Narodowej i zbliżającego się XXV Zjazdu KPZR.

■ **W ZSRR tytuły** „Zasłużonych Mistrzów Sportu" otrzymali ostatnio: Marina Popowicz — pilot doświadczalny I klasy, która ustanowiła od 1964 roku 13 rekordów międzynarodowych; Natalia Siergiejewa — instruktor sportu spadochronowego, mająca ponad 3 000 skoków, za ustanowienie 13 rekordów międzynarodowych; Nikołaj Uszmajew — mający ponad 3 700 skoków, za ustanowienie 15 międzynarodowych rekordów spadochronowych; Maja Kostina — instruktor sportu spadochronowego, mająca ponad 3 000 skoków, za ustanowienie 36 międzynarodowych rekordów.

Z LOTU PO ŚWIECIE

■ **Nowy, wspaniały** rekord ustanowili spadochroniarze radzieccy z klubu wojsk lotniczych i wojsk powietrzno-desantowych: E. Andriejew, R. Korolew, A. Małodcow, W. Katkow, W. Bessonow, B. Popow, J. Kudriaszow, E. Mamajew, A. Petriczenko i A. Czesnokow. Spadochroniarze ci opuścili pokład samolotu Il-76 na wysokości 15 386 m (średnia wartość dla 10 skoczków) otwierając spadochrony na wysokości 606 m nad ziemią. 14 780 m pokonali spadochroniarze w wolnym spadaniu. Wynik ten jest o 900 m lepszy od poprzedniego ustanowionego.

■ **Na 42 mistrzostwach** szybowcowych USA, które odbyły się w miejscowości Hobbs w Nowym Meksyku, zwyciężył Dick Johnson na szybowcu „Nimbus-II", przed Dickiem Butlerem (na Glasfluegel-604) i Wally Scottem (na ASW-12).

■ **Znany amerykański** pilot i konstruktor szybowców Dick Schreder jest twórcą nowego szybowca HP-18 klasy standard. Osobliwością tej konstrukcji w porównaniu do szybowców europejskich jest przystosowanie do amatorskiej budowy w klubach lotniczych. Przygotowane podzespoły — zestaw materiałowy — umożliwiają wykonanie szybowca w ciągu około 500 godzin. Dodajmy jeszcze, iż HP-18 ma konstrukcję metalową, a więc bardziej odpowiednia dla warsztatów klubów amerykańskich, niż popularne gdzie indziej konstrukcje drewniane czy z tworzyw sztucznych. Pracę nad prototypem rozpoczął Schreder w roku 1973. Już przed pierwszym lotem doświadczalnym zakupiono 10 szybowców tego typu. Obecnie HP-18 sprzedawany jest w zestawach materiałowych. Szybowiec ma dość wystudiowane kształty, wciągane koło podwozia, usterzenie Rudlickiego (motylkowe). Podstawowe dane techniczne: rozpiętość — 15 m, długość — 7.16 m, masa własna 191 kg, masa całkowita — 326 kg) z balastem wodnym — 417 kg), maks. doskonałość — 40, min, prędkość opadania — 0,52 m/s.

■ **Nowy rekord** międzynarodowy w locie docelowo-powrotnym ustanowił Amerykanin Eduard Minghelli, lecący na szybowcu dwumiejscowym z Ilią Prue. Pokonali oni trasę 752 km bijąc tym samym poprzedni rekord wynoszący 718 km i ustanowiony w roku 1972 przez naszego pilota Edwarda Makulę (pasażerem był John Serafin).

■ **Jak informuje** prasa zachodnioniemiecka, w pierwszych dniach sierpnia roku bieżącego pilot Hugo Jaennichen na dwumiejscowym motoszybowcu RF-5.B przeleciał odległość 313 km (w linii łamanej). Wynik ten nie jest jakimś specjalnym rekordem, ale świadczy, że motoszybownicy powoli przymierzają się do wyczynu. Wymieniony pilot w roku ubiegłym ustanowił krajowy rekord prędkości w kategorii motoszybowców, osiągając na trójkącie 100 km — 62,2 km/h.

■ **Trzecie międzynarodowe** zawody — wyścig balonów wolnych rozegrano w Augsburgu 9 sierpnia. Dodajmy, zawody wyłącznie przeznaczone dla załóg damskich. Co prawda nazwa „międzynarodowe" była tym razem nieco przesadzona, bo w wykazie załóg znaleźliśmy lotniczki tylko ze Szwajcarii, RFN i Berlina Zachodniego, ale spotkanie międzynarodowe to na pewno było. Pierwsze miejsce zajęły panie Stenschke — Czesny z Augsburga, przelatując odległość 80 km. Wszystkie trzy miejsca obsadziły załogi z Augsburga, pokonując kolejno odległości 75,8 i 75,35 km.

■ **W przyszłym roku** planowana jest organizacja mistrzostw świata w sporcie balonowym. Miejscem mistrzostw ma być Augsburg (RFN). Przewidziany jest udział dwóch załóg z każdego aeroklubu narodowego po wewnątrzkrajowych eliminacjach. Termin mistrzostw jeszcze nie został określony.

■ **I jeszcze** jedna wiadomość z Augsburga. Pilotka Renate Peter ustanowiła nowy rekord kobiecy, wznosząc się w koszu balonu wolnego na wysokość 6 200 m. Balon miał pojemność 780 m³, a lotniczka od 17 roku życia uprawia sport balonowy.

■ **Z biura** paryskiego FAI nadeszła wiadomość o zatwierdzeniu następujących rekordów: Klausa Holigausa (RFN) na „Nimbusie-2" (z dnia 1 maja 1975), który przeleciał po trasie trójkąta odległość 823,22 km; wysokości absolutnej 10 809 m w klasie szybowców dwumiejscowych i grupie kobiet ustanowionej przez załogę Mary Nutt i Hannah Duncan — USA (5 marca 1975) na szybowcu Schweizer 2—32; odległości 531 km w przelocie docelowo-powrotnym w klasie motoszybowców ustanowionej przez Burta Heimanna — RFN (5 maja 1975).

■ **W tegorocznych** mistrzostwach akrobacji samolotowej w Niemieckiej Republice Demokratycznej, które odbyły się w Stralsundzie, brało udział 15 akrobatów. W klasie wyczynowej zwyciężył Michael Mieth, 21-letni student ekonomii z Cottbus, osiągając 6 930,3 pkt. W klasie niezaawansowanych zwyciężył Dietmar Puerzel z Karl Marx Stadt, ślusarz z zawodu, osiągając 7 627,8 pkt. Wszyscy uczestnicy mistrzostw latali na samolotach Zlin Z-526 AFS.

■ **Na IX mistrzostwach** szybowcowych NRD (7—15 czerwca) tytuł mistrza zdobył Eberhardt Woetzel z Gera, uzyskując 3 312,9 pkt. Latał on na „Jantarze-1". Drugie miejsce zajął Klaus Reinhardt z Poczdamu na „Piracie", a trzecie Klaus Koenig z Drezna na „Foce-5". Mistrzostwa rozegrano w miejscowości Neustadt-Glewe. Startowało 38 pilotów z 12 okręgów NRD. Do holowania szybowców stosowano samolot „Wilga". Łącznie podczas 4 konkurencji przeleciano 19 289 km. Zwycięstwo zespołowe osiągnęli szybownicy z Drezna-I.

TRANSPORT

■ **Jak wynika** z ogłoszonej ostatnio publikacji ICAO, w okresie od września 1973 do września 1974 r. przeciętny wzrost międzynarodowych taryf lotniczych w klasie ekonomicznej wynosił od 12 do 20%; taryfy wycieczkowe wzrosły w tym czasie od 16 do 18%. Największemu wzrostowi uległy taryfy na liniach łączących Europę ze Środkowym Wschodem (15—41%) i na liniach wewnątrz Europy (15—17%). Dodajmy, że wzrost taryf lotniczych nastąpił również w roku bieżącym. Obecnie najniższy poziom taryf istnieje na liniach Ameryki Północnej oraz na liniach północnoatlantyckich, najwyższy zaś w Europie i na Środkowym Wschodzie.

■ **Rok bieżący** zapowiada poważny spadek przewozów północnoatlantyckich. Statystyki IATA za pierwsze 5 miesięcy br. wykazują w porównaniu z analogicznym okresem roku 1974 zmniejszenie się regularnych przewozów pasażerskich o 8,8%, a towarowych o 13,2%. Przewozy czarterowe towarzystw IATA zmniejszyły się aż o 19,7%.

■ **Ostatnio** wzrosły szanse lotów „Concorde" do Australii.

■ **Szwajcarskie** towarzystwo „Air Alpes" uruchomiło regularne przewozy wysokogórskie na samolotach DHC „Twin Otter", korzystających z dróg startowych o długości zaledwie 250 m.

■ **Nowy** dworzec towarowy w porcie lotniczym Brukseli ma powstać w ciągu najbliższych trzech lat i być zdolny do przyjmowania 250 tys. ton towaru rocznie.

■ **Holandia** odroczyła o dwa lata decyzje w sprawie budowy nowego miedzynarodowego portu lotniczego.

■ **Zakończona** została budowa własnej siedziby Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego w Montrealu. Nowy, okazały gmach ICAO zostanie uroczyście otwarty 4 października br.

(o)

PRZEMYSŁ

■ **Poważne** zmiany w produkcji dużych samolotów komunikacyjnych obserwuje się w głównych firmach amerykańskich Douglas i Lockheed. Douglas produkuje obecnie 0,5 do 1 samolotu DC-10 tygodniowo, w porównaniu z 1 samolotem, produkowanym w tym samym czasie w 1974 r. W pierwszym kwartale 1975 r. dostarczono z firmy Douglas 21 samolotów DC-10. Pozostałe zamówienia określa się na 26 samolotów. Druga firma — Lockheed — produkuje w okresie miesiąca 2,5 samolotu L-1011 TriStar, w porównaniu z liczbą 3,5 samolotu w 1974 r. W pierwszych pięciu miesiącach br. dostarczono z tej firmy 19 samolotów L-1011. Program przewiduje budowę 50 samolotów. Jak na razie, nie zmieniła się produkcja dwusilnikowych samolotów DC-9. Z firmy Douglas odbierany jest cotygodniowo 1 samolot, a zamówienia określa sie na 60 samolotów.

■ **Wartość** produkcji japońskiego przemysłu lotniczo-kosmicznego w 1974 r. określa się na sumę 607,3 mln dol., tj. o 37 proc. więcej niż w poprzednim roku kalendarzowym. Z ogólnej liczby 214 wyprodukowanych samolotów, 84 wysłano na eksport. Przodującym zakładem przemysłu lotniczego jest firma Mitsubishi.

■ **Firma** Fokker-VFW zanotowała ostatnio pierwsze zamówienie na samolot F.28 Mk.4000 „Fellowship". 85-miejscowy samolot jest przeznaczony do przewozu pasażerów na odległość 900—1 000 km. Masę samolotu nowej wersji 4000 określa się na 32 t.

(h. m)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

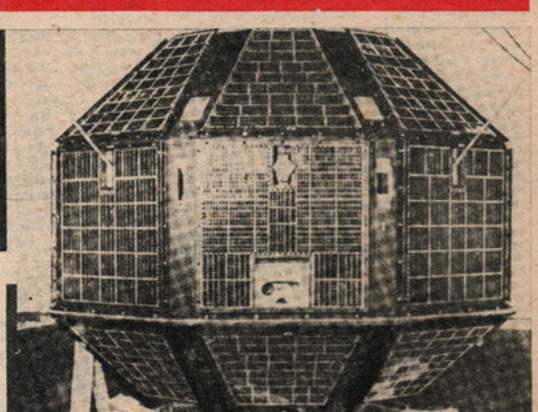
REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch". 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne, zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch". 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 19.IX.1975 r. Zam. 5116. B-72.
INDEKS 37703/37505

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

PRZED KARNAWAŁEM

Pilot każdego prawie statku powietrznego podczas lotu przebywa w osłoniętej kabinie. Tylko pilot szybowca-miękkopłata (lotni) narażony jest, szczególnie zimą, na silne „przeciągi". Oto jak pomysłowi szybownicy zabezpieczają głowę i twarz przed chłodem. Maska wełniana jest podobno najlepsza.



ARYABATHA

Imieniem swego najznakomitszego astronoma i matematyka nazwali Hindusi pierwszego sztucznego satelitę. Na zdjęciu obok wielobocznа bryła 350 kg satelity z widocznymi na całej powierzchni ogniwami baterii słonecznych i prętami antenowymi. Powyżej — fragment systemu ustalającego satelitę na orbicie.

CONCORDE NR 5

Samolot „Concorde" Nr 5, który rozpoczął służbę w „Air France", nosi nowe barwy tego towarzystwa. Kadłub i skrzydła śnieżnobiałe, a na stateczniku pasy niebieskie, białe i czerwone.

NOWOŚĆ Z CSRS

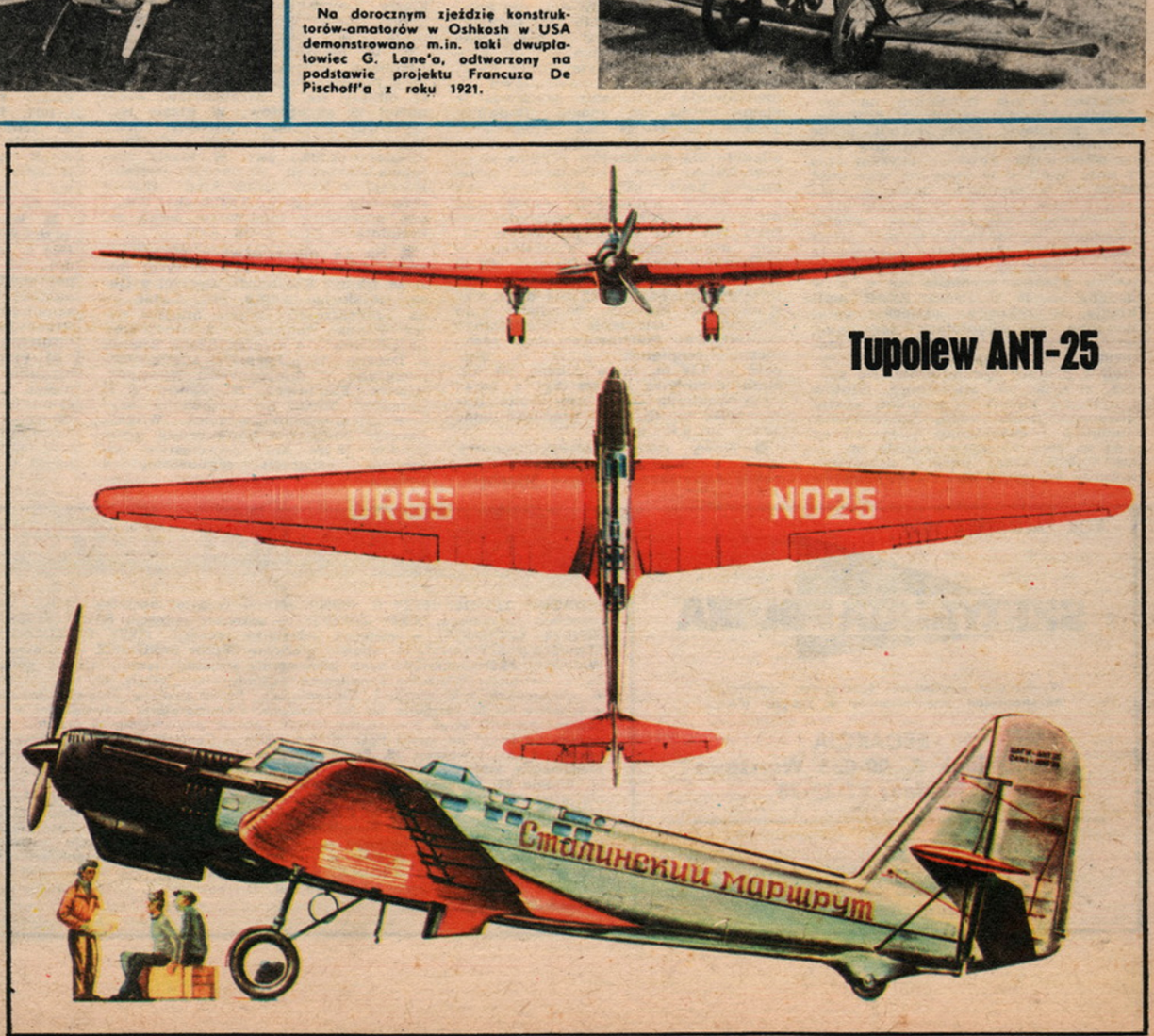
Niedawno oblatano w CSRS prototyp nowego samolotu akrobacyjnego, noszący oznaczenie Z-50-L. Masa całkowita — 680 kg, silnik o mocy 258 KM. Podczas prób samolot osiągał wysokość 5 000 m w ciągu 11 minut. Dopuszczalne przeciążenia + 9 g i — 5 g.

MOTOCYKL?!

Na dorocznym zjeździe konstruktorów-amatorów w Oshkosh w USA demonstrowano m.in. taki dwupłatowiec G. Lane'a, odtworzony na podstawie projektu Francuza De Pischoff'a z roku 1921.

SAMOLOT CZKAŁOWA BAJDUKOWA I BIELIAKOWA

38 lat temu, 21 czerwca 1937 roku, samolot radziecki ANT-25 z trzyosobową załogą: Czkałowem, Bajdukowem i Bieliakowem przeleciał bez lądowania z Moskwy do Portland (lotnisko Borhos) w USA, ponad Biegunem Północnym. Trasę północną pokonał dalekodystansowy ANT-25 w ciągu 63 godzin. W roku bieżącym tę samą trasę samolot Il-62 pokonał w 11 godzin. Na rysunku wykonanym przez OTTO REICHA z „Flieger–Revue" podajemy ANT-25 w oryginalnych barwach. Podstawowe dane samolotu: rozpiętość — 34,20 m, długość — 13,80 m, masa własna — 4 200 kg, masa startowa — 11 250 kg, prędkość podróżna — 165 km/h, pułap — 7 000 m, zasięg — 12 000 km, Silnik Mikulina AM 34 R o mocy 950 KM.



Zdjęcia: „Letectvi + kosmonautika", „Air et Cosmos", „Flug-Revue", „Flieger–Revue" i „Flight".